Pätzold, Alexander

Die Entwicklung des sächsischen...

Halle (Saale)

1916

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

3
Box 30 Pätzold, Alexander, 1890-
Die entwicklung des sächsischen strassenwesens von 1763 bis 1831. Inaugural-dissertation ... vorgelegt von Alexander Pätzold ... Halle, John, 1916.
107 p. $23\frac{1}{2}$ cm.

Thesis, Leipzig, 1915.

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm REDUCTION RATIO: 11:1 IMAGE PLACEMENT: IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 9-15-97 INITIALS: AP

TRACKING # : 27737

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

PM-MGP
METRIC GENERAL PURPOSE TARGET
PHOTOGRAPHIC

150 mm

100 mm

A5

A4

1.0 mm 1.5 mm 2.0 mm 2.5 mm

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz
1234567890

PRECISION℠ RESOLUTION TARGETS



A&P International
2715 Upper Afton Road, St. Paul, MN 55119-4760
612/738-9329 FAX 612/738-1496

Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Hohen Philosophischen Fakultät der Universität Leipzig

vorgelegt von

Alexander Pätzold

aus Dresden.



Halle (Saale)
Druck von Heinrich John
1916.

Angenommen von der philosophisch-historischen Sektion auf Grund der Gutachten der Herren

Lamprecht und **Brandenburg.**

Leipzig, den 16. Juli 1915.

Der Prokanzellar.
Zimmern.

Meinen lieben Eltern.

Inhalt.

Die benutzten Werke werden bei der ersten Angabe mit ihrem vollständigen Namen, bei Wiederholung in verkürzter Form angeführt.

HStA = Akten des königlichen Hauptstaatsarchivs zu Dresden.

CA = Codex Augusteus oder Neuvermehrtes Corpus Juris Saxonici (reicht bis zum Jahre 1724).

CA Continuatio I bis 1772.

CA Continuatio II bis 1800.

CA Continuatio III bis 1818.

Die Entwicklung des sächsischen Straßenwesens von 1763 bis 1831.

Kapitel I.

Das vorhandene Straßennetz.

Die zentrale Lage Sachsens hatte zur Folge, daß schon im späteren Mittelalter sich einige durchgehende Hauptadern des Verkehrs entwickelten. [1]) Sie waren von besonderer Wichtigkeit,

---

[1]) HStA loc 34 324, Rep. XLI No. 4, 14.
HStA loc 34 326, Rep. XLI No. 75.
HStA loc 34 329, Rep. XLI No. 93.
HStA loc 34 331, Rep. XLI No. 149, 150.
HStA loc 34 386, Rep. XLI No. 255 a.
Gasner, Zum deutschen Straßenwesen von der ältesten Zeit bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts, 1889.
Heller, Handelswege Innerdeutschlands im 16. bis 18. Jahrhundert und ihre Beziehungen zu Leipzig, 1884.
Wiechel, Die ältesten Wege in Sachsen, 1901.
Simon, Die Verkehrsstraßen in Sachsen und ihr Einfluß auf die Städteentwicklung bis zum Jahre 1500, 1892.
Riedel, Entwicklung der Verkehrsstraßen von Leipzig bis ins 18. Jahrhundert. (Mitteilungen des Vereins der Geographen an der Universität Leipzig, 1912).
Degering, Verkehrsgeographie von Sachsen, 1907.
Schmidt, Kursächsische Streifzüge IV, 1912.
Rauer, Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland, 1906.
Landau, Beiträge zur Geschichte der alten Heer- und Handelsstraßen in Deutschland, 1856.
Fickert, Das Landstraßenwesen im Königreiche Sachsen bis um das Jahr 1800, auch in seiner Bedeutung für den Postverkehr, 1913.
Hunger, Denkwürdigkeiten zur Finanzgeschichte von Sachsen, 1790. S. 25 ff.

da sie das Land an den großen europäischen Handel anschlossen, der sächsischen Industrie damit den Weg zu den wichtigsten Stapelplätzen des Kontinents öffneten und in militärischer Hinsicht der Regierung die Möglichkeit eines schnellen Operierens gewährleisteten. Die wichtigste von diesen Hauptstraßen war die Hohe Landstraße.[1]) Sie führte aus Polen und Schlesien über Breslau, Lauban, Görlitz, Bautzen, Kamenz, Hayn, Merschwitz (Elbübergang mittels Fähre), Seerhausen, Oschatz, Wurzen nach Leipzig (oder Oschatz—Eilenburg—L. oder Oschatz—Grimma—L.) und von hier durch Thüringen nach Frankfurt a. Main. Leipzig, in der sächsisch-thüringischen Bucht als Sammelpunkt aller Straßen nördlich des Erzgebirges äußerst günstig gelegen, war ein Hauptknotenpunkt des Verkehrs.[2]) Gegen 20 Landstraßen, nach allen Richtungen radial sich verzweigend, verbanden dieses

Friedrich, Die Verkehrsmittel der Gegenwart, 1872. I, S. 12 ff.
Schiffner, Beschreibung von Sachsen, 1840.
Petermann, Bilder aus der Kulturgeschichte unseres sächsischen Vaterlandes, 1913.
Rößig, Produkten-, Fabrik-, Manufaktur- und Handelskunde von Kursachsen und dessen Landen, 1803.
Zürner, Neue kursächsische Postkarte, 1730.
Schenk, Atlas Saxonicus novus, 1758.
Oberreit, Atlas für Sachsen, 1821.
Müller, Post- und Reisekarte durch die kursächsischen Länder, 1783.
Güßefeld, Postkarte des Königreichs Sachsen, 1809.
v. Schlieben, Karte von Sachsen, 1810.
Carte itinéraire par le Pays de l'Electorat de Saxe, 1752; (Der Kaufmann und das Leben 1912, Heft 4).
Vergleiche auch die Karten in den Arbeiten von Wiechel und Simon.

[1]) HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.
HStA loc 34325, Rep. XLI No. 52 a, b.
HStA loc 34326, Rep. XLI No. 77, 78.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Falke, Zur Geschichte der hohen Landstraße in Sachsen, 1869.
Schönwälder, Die hohe Landstraße durch die Oberlausitz im Mittelalter, 1880.
Langenbeck, Geschichte des deutschen Handels, 1909. S. 103.
Krünitz, öcon.-techn. Encyclopädie, 1840. Band 63, S. 93 ff.
Sturmhoefel, Illustrierte Geschichte der Sächsischen Lande und ihrer Herrscher. Band II₁, S. 230.

[2]) Fickert, Das Landstraßenwesen usw., S. 3.
Friedrich, Die Verkehrsmittel usw., Band I, S. 14 ff.
Leipziger Tageblatt vom 2., 11., 18., 25. I. 1897.
Riedel, Entwicklung der Verkehrsstraßen usw., S. 53.

Handelszentrum mit den wichtigeren Punkten des Reiches.[1]) Mit der Hohen Landstraße konkurrierte die sogenannte Niedere Straße,[2]) hauptsächlich benutzt von den Fuhrleuten, die den Queiß nicht berührten. Sie führte von Leipzig über Eilenburg, Torgau, Finsterwalde, Spremberg, Sagan, Glogau nach Polen hinein. Von diesem wichtigen Verkehrswege, der allerdings lange Zeit durch die Bevorzugung der Hohen Landstraße[3]) zu einer untergeordneten Bedeutung verurteilt war, zweigten mehrere Straßen ab. Eine von diesen ging von Torgau über Herzberg, Lübben nach Frankfurt a. O.

Der Nordabdachung des Erzgebirges entlang lief die sogenannte Reichsstraße[4]). Sie führte von Bautzen über Bischofswerda, Weißig, Dresden, Gorbitz, Kesselsdorf, Grumbach, Freiberg, Öderan, Chemnitz, Zwickau, Reichenbach, Plauen, Hof nach Nürnberg und Regensburg. Zwickau und Chemnitz vermittelten, da eine Straßenverbindung mit dem südwärts sich anschließenden Hinterlande bei den weit ins Gebirge eingreifenden Talebenen sich ohne große Mühe herstellen ließ, über das Gebirge hinweg den Warenaustausch mit Böhmen[5]). Dresden trat erst später als Kreuzungspunkt hinzu, da das steilwandige und zerklüftete Elbsandsteingebirge dem Verkehr große Hindernisse in den Weg legte[6]). Erst nach dem Bahnbau (1848—1851) und der Strom-

[1]) HStA loc 34326, Rep. XLI No. 75.
HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
Rößig, Produkten-, Fabrik- usw., S. 522 (Band II).
Petermann, Bilder aus der usw., S. 79.
Schumann, Staats-, Post- usw. Lexikon von Sachsen, 1822. Band IX, S. 749.

[2]) HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.
HStA loc 34326, Rep. XLI No. 60.
CA Band II, Mandat vom 26. V. 1684.

[3]) HStA loc 34325, Rep. XLI No. 52 b.
HStA loc 34326, Rep. XLI No. 77, 78.
HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
Riedel, Entwicklung der Verkehrsstraßen, S. 56.
CA Band II, Mandate vom 26. IV. 1581, 31. VII. 1592, 12. VIII. 1594. 11. III. 1607, 24. II. 1653, usw.

[4]) HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.
Gebauer, Die Volkswirtschaft im Königreiche Sachsen, 1893. Bd. III, S. 729.

[5]) Leipziger Tageblatt vom 11. X. 1897.
Gebauer, Bd. III, S. 728.

[6]) Degering, S. 52.
Gebauer, Bd. III, S. 730.
Riedel, S. 57.

regulierung (Mitte der sechziger Jahre) gewann das Elbtal eine größere Bedeutung[1]).

Die kürzeste Verbindung des Nordens mit dem Süden stellte die Reitzenhainerstraße[2]) her. Sie führte, von Magdeburg kommend, mit Benutzung des Pleiße-, Chemnitz- und Zschopautales über Leipzig, Borna, Frohburg, Penig, Chemnitz, Zschopau, Marienberg, den Reitzenhainer Paß und Komotau nach Prag, das der Lage Leipzigs entsprechend, die Straßen südlich des Erzgebirges sammelte[3]). Der Weg über den Katharinenberger Paß, der weiter östlich als der Reitzenhainer lag, wurde seltener aufgesucht. Für die eifrigere Benutzung der Reitzenhainer oder Hohen Böhmischen Landstraße, wie sie auch hieß[4]), waren einige kurfürstliche Mandate[5]) aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts ausschlaggebend, die ähnlich wie die zur Förderung der Hohen Landstraße erlassenen, die Fuhrleute auf den ordentlichen Weg über den Reitzenhainer Paß wiesen.

Neben diesen Hauptadern des Verkehrs gab es nun noch eine große Anzahl von mehr oder minder bedeutsamen Straßen, die hauptsächlich dem Verkehr im Innern dienten. Sie hatten also die Aufgabe, die Verbindung der Städte untereinander, sowie den Anschluß abgelegenerer Gegenden an die Hauptadern herzustellen. Durch zahlreiche Wege war besonders das Erzgebirge, das mit seiner gewerbfleißigen Bevölkerung ein wichtiges Glied des Kurstaates bildete, mit dem Flachlande verbunden[6]). Die Herstellung wurde durch die sanfte Abdachung des Gebirges nach Norden erleichtert[7]). Viele von diesen Straßen führten über den

[1]) Leipziger Tageblatt vom 11. X. 1897.
[2]) HStA loc 34 324. Rep. XLI No. 4.
HStA loc 34 326, Rep. XLI No. 65.
[3]) Heller, Handelswege Innerdeutschlands usw., S. 18.
Leipziger Tageblatt vom 2., 11., 18., 25. I. 1897.
Degering, S. 52.
Schiffner, Beschreibung von Sachsen, Band I, S. 23.
Schurtz, Die Pässe des Erzgebirges, 1891.
[4]) HStA loc 34 326, Rep. XLI No. 65.
[5]) HStA loc 34 326, Rep. XLI No. 65 (vom Jahre 1651).
Heller, S. 18.
CA Band II, Mandate vom 6. August 1668, 4. Mai 1683.
[6]) Petermann, S. 79.
Gebauer, Band III. S. 727.
Degering, S. 18.
[7]) Gebauer, Band III, S. 729.

Kamm hinweg und knüpften besonders den industriereichen Nordwesten von Böhmen an das sächsische Wegenetz an, sodaß sich ein reger Verkehr zwischen den beiden Ländern entwickelte[1]). Böhmen bezog z. B. viel Salz aus dem nördlicheren Tieflande[2]). Daher hießen einige Straßen, die aus der salzreichen Halleschen Gegend kamen und den Salztransport zumeist vermittelten, Salzstraßen[3]), z. B. die von Halle über Leipzig, Oschatz, Merschwitz, Hayn (oder Halle, Eilenburg, Mühlberg, Hayn), Radeberg, Stolpen, Neustadt nach Schluckenau, Rumburg und weiter ins Böhmische hinein.

Überhaupt nannte man die Straßen gern nach dem Handelsartikel, dessen Beförderung sie zumeist vermittelten. So gab es z. B. die Silberstraße[4]) von Schneeberg nach Zwickau, ferner die Kohlenstraße[4]) im Plauenschen Grunde bei Dresden (Dresden—Potschappel—Zauckerode—Kesselsdorf) und die Kohlfuhrstraße, die von dem Verkohlungsplatze zu Görsdorf bei Sayda nach Freiberg führte.

Von anderen, immerhin noch wichtigen Straßen ist ferner zu nennen die von Leipzig über Borna, Frohburg, Altenburg nach Zwickau, wo die Vereinigung mit der Reichsstraße erfolgte. Die beiden größten Städte des Landes verband die von Leipzig über Grimma, Colditz, Waldheim, Nossen (oder Leipzig—Wurzen—Oschatz—Meißen) nach Dresden führende Straße, die von hier über Pirna und den Nollendorfer Paß nach Außig lief[5]). Die Sächsische Schweiz erschloß ein von Dresden nach Lohmen und den anziehendsten Punkten des Elbsandsteingebirges hinführender Weg, der allerdings weniger dem Handel als dem Touristenverkehr diente und daher meist nur im Sommer aufgesucht wurde[6]). Für die Verbindung mit Berlin gab es eine Straße von Leipzig über Düben, Wittenberg, sowie von Dresden über Hayn, Mühl-

[1]) Gebauer, Band III, S. 727.
Leipziger Tageblatt vom 11. Oktober 1897.
[2]) Gebauer, Band III, S. 727.
[3]) HStA loc 34 324, Rep. XLI No. 4.
Petermann, S. 79.
[4]) Schumann, Staats- usw. Lexikon von Sachsen, 1822. Band IX. S. 750.
[5]) Riedel, S. 58.
[6]) Schiffner, Band II, S. 14.

berg, Wittenberg nach der preußischen Hauptstadt[1]). In den thüringischen Anteil Sachsens führte eine Straße von Leipzig über Weißenfels, Naumburg, Eckartsberga nach Langensalza, der westlichsten Stadt des Landes. Der Hauptzug dieses Weges, der die westliche Fortsetzung der Hohen Landstraße bildete, zweigte bei Eckartsberga ab und hatte, Erfurt, Gotha, Eisenach passierend, Frankfurt a. M. zum Ziele[2]).

Weitere Straßenzüge werden sich bei der näheren Behandlung des sächsischen Straßenwesens ergeben.

Kapitel II.

Sächsisches Straßenwesen bis zum Jahre 1763.

Der Zustand der sächsischen Landstraßen war bis tief ins 18. Jahrhundert hinein sehr beklagenswert. Ein geregelter Verkehr konnte sich, da auch die öffentliche Sicherheit manches zu wünschen übrig ließ,[3]) auf ihnen nicht entwickeln. Der Transport der Waren wurde, da die Geschirre auf den grundlosen Wegen oft tagelang stecken blieben oder auch umstürzten und zerbrachen, sehr verteuert.[4]) An den planmäßigen Ausbau eines das ganze Land durchziehenden Wegenetzes mit besonderer Berücksichtigung der Interessen des Handel treibenden Publikums war nicht zu denken, solange die Straßen sich nur dann der staatlichen Fürsorge zu erfreuen hatten, wenn sie der Erreichung der engeren Staatszwecke dienten.[5]) Die ältesten Verordnungen[6]) bezogen

[1]) HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255a.
[2]) Riedel, S. 53.
[3]) Sturmhoefel; Band II₁, S. 232.
[4]) Gasner, S. 119.
HStA loc 5390, Vol. III, S. 236.
HStA loc 5392, Vol. III, S. 74.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[6]) CA Band II.
HStA loc 5389, Vol. I, S. 109.
HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.

sich nicht auf den Straßenbau im allgemeinen, sondern nur auf die notwendige Reparatur einzelner Straßen.[1]) Unter dem Kurfürsten August, in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts, war es durch die Einführung von Geleitsreitern,[2]) die dem reisenden Publikum gegen eine Abgabe, das Geleite, Schutz gegen die räuberischen Überfälle der „Placker“[3]) zu gewähren hatten, einen Schritt vorwärts gegangen. Im 30jährigen Kriege aber hatten die Landstraßen wiederum derart gelitten, daß sich eine allgemeine Ausbesserung dringend nötig machte. Dies kam auf dem Landtage des Jahres 1661 zur Sprache.[4]) Es ward beantragt,

> „daß den Haupt- und Amtleuten ernstlich anbefohlen würde, allezeit 3 Wochen vor den drei Leipziger Messen die Straßen zu bereiten, und daß solche nebst den Brücken repariert und wegsam gemacht, auch bei großem Schnee die Straßen von denen, so sie zu halten schuldig, ausgeschüret werden, nachdrückliche Verordnung zu tun“.

In diesem Antrage verlangte der Handelsstand Berücksichtigung seiner Interessen, die sich auf die Herstellung eines ungehinderten Fortkommens auf den Straßen konzentrierten. Der Kurfürst erkannte die Wünsche seiner Handel treibenden Untertanen als berechtigt an, denn er gab im Landtagsabschiede[5]) zu, daß „dem Handel nichts verträglicher sei, als Friede, Ruhe, Sicherheit und Besserung der Straßen“. Darauf wurde in der Erledigung der Landesgebrechen vom 22. Juni 1661 eine allgemeine Verordnung erlassen. Die Beamten wurden bei Geldstrafe angehalten, ihren Pflichten getreulich nachzukommen. Den Bedürfnissen des Leipziger Handelsstandes kam die Regierung besonders entgegen, indem sie vor den drei großen Messen die auf den alten Stapelplatz gerichteten Straßen in gehöriger Weise ausbessern ließ.

HStA loc 34326, Rep. XLI No. 60, 65, 75, 77, 78.
HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 150.
[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Sturmhoefel, Band II₁, S. 232. — Heller, S. 30.
[3]) Sturmhoefel, Band II₁, S. 232 (Placker = Straßenräuber).
[4]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Band I.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

Diesen Anordnungen leistete man jedoch nicht immer Folge, obwohl der Geleitsinspektor Martin Lucius[1]) eifrig für die Wiederherstellung der verfallenen Landstraßen wirkte. Auch einige neue Gesetze, die in der Folgezeit (1681, 1683, 1689, 1691 usw.) ergingen,[2]) blieben auf dem Papiere. Anstatt frisch ans Werk zu gehen und die Schäden dort, wo man sie fand, auszubessern, mußten erst laut einer kurfürstlichen Resolution[3]) vom 7. März 1689 die Beamten in den Amtsbüchern nachschlagen, welches die eigentlichen Landstraßen wären und seit alters dafür gehalten worden seien. Dieses Verzeichnis der durch das Kurfürstentum Sachsen laufenden Wege erschien im Jahre 1691.[4]) Das einzige, was hier praktisch erreicht wurde, war die Aufstellung hölzerner Meilensäulen[5]) an den Kreuzungspunkten der Wege. Im Jahre 1721 wurden diese Wegweiser unter der Leitung des sächsischen Grenzkommissars Zürner durch steinerne ersetzt.[6])

Sonst geschah aber wenig für die Ausbesserung der Straßen, denn die Klagen über Grundlosigkeit der Wege von seiten in- und ausländischer Kaufleute vermehrten sich.[7]) Erst als Lucius dem Kurfürsten vorstellte, die Kassen erlitten dadurch, daß die Fuhrleute auf Nebenwegen die Geleitseinnahmen umgingen, eine beträchtliche Einbuße, griff die Regierung ein. Am 17. Juni 1706 erging ein neues Mandat,[8]) in dem sich Bestimmungen über die

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
CA Band II.
Krünitz, Band 63, S. 99 ff. S. 112 ff.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[4]) HStA loc 34324, Rep. XLI No. 5, 14.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[6]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Band I.
Böttiger-Flathe, Geschichte des Kurstaats und Königreichs Sachsen, 1867. Band II, S. 382.
Schramm, Saxonia monumentis viarum illustrata, 1726.
Fickert, Das Landstraßenwesen usw., S. 38.
[7]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Band II.
[8]) CA Band II.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 1322, Vol. I, S. 20.
HStA loc 5389, Vol. I, S. 1.
HStA loc 509, Vol. I, S. 1.

Breite der Straßen, über Abtretung von widerrechtlich entwendetem Boden zum Straßenbau, Anlegung von Abzugsgräben, Einsetzung von Kommissarien zur Oberaufsicht usw. fanden. Besonders letzteres war sehr am Platze, denn gerade eine mangelnde Aufsicht begünstigte den Verfall der Straßen und die Nachlässigkeit der unteren Beamten bei Ausführung der kurfürstlichen Befehle. Leider wurde die Ausführung der im Mandate vorgesehenen Neuerungen durch den schwedischen Einfall der Jahre 1706/07 unterbrochen.[1]) Nach Beendigung des Krieges begann aber eine rege Tätigkeit. Allerdings erstreckte sich die Fürsorge der Regierung, wie es in den Akten lautet,[2]) fast ausschließlich auf die Haupt-, Land- und Handelsstraßen mit unverkennbarer Rücksicht auf das fiskalische Interesse. Der finanzielle Gesichtspunkt stand also im Vordergrund, denn die Hauptstraßen warfen den meisten Gewinn ab, daneben auch der militärische. Darum hießen diese zugleich auch Heerstraßen.[3])

Ihrer Wichtigkeit entsprechend, wurden die Hauptstraßen, soweit es der Stand der Technik am Anfang des 18. Jahrhunderts zuließ, äußerst dauerhaft gebaut. Man verwendete sogar Steine.[4]) Wenn die Klagen über schlechte Wege dennoch nicht aufhörten,[5]) so war zum großen Teil die Nachlässigkeit der Beamten daran schuld,[6]) die zwar das Geld für die nötigen Reparaturen ausgezahlt bekamen, sich aber sonst um den Zustand der Straßen wenig kümmerten. Das Gebot, besonders vor und nach den Leipziger Messen die Straßen abzugehen, mußte mehrmals eingeschärft werden. Ein Teil der Schuld traf auch die Untertanen, die sich ihren Verpflichtungen, z. B. der Ausbesserung der Wege vor ihren Hoftoren,[7]) nach Möglichkeit zu entziehen suchten.

Ein neues Generale,[8]) das am 13. August 1737 erlassen wurde, sollte Besserung schaffen. Da man jedoch den Be-

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480 (Haupt- und Heerstraßen; Hohe Heer-, Stapel- und Landesstraßen).
[4]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[5]) CA Band II.
[6]) CA Band II.
[7]) CA Cont. I.
[8]) CA Cont. I.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

stimmungen wiederum sehr säumig nachkam, mußte es durch mehrere Erlasse[1]) (vom 23. September 1737, 20. Dezember 1738, 2. April 1740) immer von neuem eingeschärft werden. Der Eifer der Beamten ließ also noch viel zu wünschen übrig. Erst die Schäden, die der 7 jährige Krieg über das Land brachte, wurden der Ausgangspunkt für eine planmäßige Hebung des Straßenwesens.[2]) Leicht war die Arbeit freilich nicht, doch hatte gerade die Größe des Unglücks bei allen die Überzeugung wachgerufen, daß eine Abhilfe dringend nötig sei.

Kapitel III.

Sächsisches Straßenwesen von 1763 bis 1800.

Die Maßnahmen, die zur Wiederherstellung der im Kriege verdorbenen Straßen und zu einer strafferen Organisation des gesamten Straßenwesens getroffen wurden, bewiesen, welch eine Fülle von Reformgedanken in den Zeiten der Not bei vaterlandsliebenden Männern herangereift war.[3]) Noch während der preußischen Besetzung wurde durch ein kurfürstliches Edikt vom 28. April 1762 die Restaurationskommission[4]) eingesetzt. Diese, aus Staatsmännern wie von Fritzsch, von Wurmb, von Gutschmid u. a. bestehend, nahm sich auch der darniederliegenden Land-

HStA loc 34 386, Rep. XLI No. 255 a.
HStA loc 1322, Vol. I.
HStA loc 509, Vol. I, S. 1.
HStA loc 5389, Vol. I, S. 1.

[1]) HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
CA Cont. I.
Krünitz, Band 63, S. 112 ff.

[2]) Fickert, S. 22.

[3]) Hüttig, Die Segnungen des siebenjährigen Krieges, 1904. S. 82.

[4]) Rößig, Produkten-, Fabrik-, Manufaktur- und Handelskunde von Kursachsen, 1803. Band I, S. 16
Sturmhoefel, Band II_1, S. 496.
Böttiger-Flathe, Band II, S. 505.
Gretschel-Bülau, Geschichte des sächsischen Volkes, 1862. Band III, S. 129, 145.
Landtagsakten vom Jahre 1763, Vol. I.

straßen an. Sodann gingen die Bestrebungen der im Jahre 1764 errichteten Landes-Ökonomie-Manufaktur- und Kommerziendeputation,[1]) sowie der Leipziger Ökonomischen Sozietät[1]) (auch 1764 ins Leben gerufen) darauf hinaus, die Wiederherstellung der Landstraßen zu beschleunigen. Die neuen Ideen, die in dem Kurfürsten Friedrich Christian (1763) und dem Administrator Prinzen Xaver Förderer fanden, riefen zunächst eine Reihe von Verordnungen hervor. Der Erlaß vom 19. April 1763[2]) an die Geleitskommissarien und sämtliche Beamte, so zeither das Straßenbauwesen besorgt haben, schärfte besonders die sofortige Reparatur der Hauptstraßen ein. Es handelte sich dabei um folgende acht,[3]) von denen der Wohlstand des Landes vornehmlich abhing:

1. Leipzig—Oschatz—Hayn—Bautzen—Görlitz,
2. Leipzig—Borna—Chemnitz—Reitzenhain—Prag,
3. Leipzig—Düben—Wittenberg—Berlin,
4. Leipzig—Eilenburg—Torgau—Lübben—Frankfurt a. O.,
5. Leipzig—Borna—Altenburg—Zwickau—Regensburg,
6. Leipzig—Oschatz—Meißen—Dresden—Pirna—Außig,
7. Bautzen—Dresden—Chemnitz—Plauen—Regensburg—Nürnberg,
8. Dresden—Hayn—Wittenberg—Berlin.

Die Ausbesserung der auf Leipzig, die Zentrale des sächsischen Handels, zulaufenden Straßen wurde also ganz besonders ins Auge gefaßt,[4]) und zwar sollte die Reparatur sofort in Angriff genommen werden, da bereits zur Michaelis-Messe des Jahres 1763 — die Verfügung war im April ds. Js. ergangen — die größten Schäden beseitigt sein sollten.[5])

[1]) Rößig, Produkten- usw., Band I, S. 17.

[2]) HStA loc 34331, Rep. XLI No. 151.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 5389, Vol. I S. 39.
CA Cont. I.

[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
Ferber, L'esprit et le système du gouvernement de la Saxe depuis la mort du feu roi Auguste III jusqu' à l'année 1765, S. 63.

[4]) Ferber, S. 63: on sentit aisément qu'on devrait se borner à ceux qui importaient le plus à la facilité du commerce et à l'égard desquelles le besoin était le plus urgent.

[5]) HStA loc 5389, Vol. I S. 39.

Im Gegensatze zu früher, wo man nur den Hauptstraßen Fürsorge zuteil werden ließ, wurden aber auch die minder wichtigen Verkehrswege berücksichtigt. Sämtliche Straßen sollten fahrbar gemacht werden, und zwar verfuhr man dabei so, daß man sie zunächst, um überhaupt gebrauchsfähige Wege durch das ganze Land zu haben, alle auf einmal, natürlich nur notdürftig, herstellte und dann nochmals einzeln zu einer gründlichen Reparatur hernahm.[1]) Die Verordnung vom 19. April 1763, in der zum ersten Male die Ausbesserung sämtlicher Straßen den Beamten zur Pflicht gemacht wurde, gelangte unter dem 29. April 1763 als „Generale: Wie nach letzterm Kriege die äußerst ruinierten Landstraßen wiederum repariert und hergestellt werden sollen“ nochmals zur Veröffentlichung.[2])

Das Interesse der Regierung an einem möglichst planmäßigen und den Anforderungen der Zeit entsprechenden Ausbau des Wegenetzes ging so weit, daß sie auch Erkundigungen darüber einzog, wie man in andern Ländern mit dem Straßenbau verfuhr. Die dabei gemachten Erfahrungen wurden in Denkschriften niedergelegt. So kam z. B. am 28. September 1763 ein „Plan zu Wiederherstellung der in allhiesigen Landen fast gänzlich ruinierten Straßen“[3]) heraus. Wenn genug Geld da wäre, so hieß es darin, könnten die österreichischen und bayrischen Straßen am meisten empfohlen werden. Diese standen allgemein in einem guten Rufe.[4])

In einer andern Denkschrift, die den Titel führte „Kurzgefaßte Nachricht, wegen der Einrichtung eines nützlichen und soliden, auch wenige Reparatur kostenden Wegbaues“,[5]) wurde das Verfahren der Sachsen-Eisenacher Straßenbau-Behörden zur Nachahmung empfohlen.

Die Reparaturarbeiten gingen allerdings nur langsam von statten, da die Straßen von Grund aus gebessert werden mußten. Sie hatten während der langen Kriegsjahre infolge der starken Benutzung durch Truppen und der schweren Belastung durch

---

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Cont. I.
[3]) HStA loc 509, Vol. I S. 107.
[4]) Fickert, S. 31.
Schumann, Staats- usw. Lexikon; Band IX, S. 749.
[5]) HStA loc 509, Vol. I S. 44.

Artillerie sehr gelitten.[1]) Auch war in letzter Zeit für die Erhaltung der Wege so gut wie nichts geschehen, da jede Mühe bei Fortdauer der kriegerischen Verwicklungen umsonst gewesen wäre.[2]) Leicht war also die Aufgabe nicht, Ordnung in das zerrüttete Straßenwesen zu bringen. Eine Reihe von Mandaten, die kurz hintereinander ergingen[3]) (vom 2. September 1763, 7. September 1763, 5. Juni 1764, 20. Juli 1764 usw.), sollte dazu beitragen, die Beamten zu treuer Pflichterfüllung anzuhalten. Da aber keiner von diesen zur Durchführung der geplanten Reformen geeignet schien,[4]) sah sich die Regierung nach einem Manne um, der die nötige Kenntnis und praktische Erfahrung hatte. Sie berief auf Kosten der Kammer den Ingenieur Klump[5]) aus Württemberg, der das dortige Straßenbauwesen 15 Jahre lang mit viel Erfolg geleitet hatte, als sächsischen Straßenkommissar mit 800 Taler Gehalt nach Dresden. Der Administrator nahm ihn durch das Edikt vom 7. Januar 1765 in seinen Dienst auf.[6]) Um auch die anderen Beamten mit der von Klump ver-

---

[1]) HStA loc 5389, Vol. I S. 1.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 151.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 5389, Vol. I S. 1.
[3]) HStA loc 5389, Vol. I S. 39.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 151.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[4]) Fickert, S. 27.
[5]) Fickert, S. 29.
Fickert, S. 31.
Ferber, S. 63.
Böttiger-Flathe; Band II, S. 548.
HStA loc 509, Vol. I S. 166.
HStA loc 5389, Vol. I S. 44.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[6]) HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
„Wie sehr Wir die Verbesserung derer in hiesigen Landen so sehr verdorbenen Straßen wünschen, solches ist auch zum Teil aus Unseren mündlichen Äußerungen bekannt, und betrachten Wir allerdings deren Versetzung in brauchbaren Stand, als eine zur Beförderung des gesamten inländischen Nahrungs- Umtriebs unentbehrliche Fürsorge. Dannenhero gereichet Uns alles dasjenige, was ihr teils zu deren einstweiligen Besserung, teils zu Vorbereitung eines Hauptbaues veranstaltet, zu ausnehmenden gnädigsten Gefallen. Insbesondere genehmigen Wir die Anheroberufung eines fremden Straßen-Bauverständigen, da zeither mit Grunde zu be-

tretenen württembergischen Bauweise bekannt zu machen, erließ [1]) Xaver am 25. Januar 1765 die „Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener. (Kurze Nachricht, die Anlegung und den Bau neuer Landstraßen betreffend, und auf was für Art und Weise in Württemberg damit vorgegangen wird)". Leider hatte die sächsische Regierung mit dem neuen Kommissar wenig Glück, denn schon nach kurzer Zeit wurde Klump, da er sich Veruntreuungen gegen die Baukasse zu Schulden hatte kommen lassen, seines Amtes entsetzt. [2]) Seine Art zu bauen war gut und dauerhaft, aber kostspielig und langsam. [3])

So kam denn auf dem Landtage von 1766 die Reorganisation des Straßenbauwesens wieder zur Sprache. [4]) Da die Regierung die Nutzlosigkeit ihrer Anstrengungen einsah, stellte sie an die Landstände [5]) die Aufforderung, an der Wiederherstellung der gänzlich verdorbenen Straßen, die ja im Interesse aller Kreise der Bevölkerung läge, mit teilzunehmen. [6]) Die Stände halfen durch Bewilligung von außerordentlichen Naturaldiensten auch ihrerseits dem Straßenwesen wieder auf. [7]) Man baute zunächst die wichtige Reitzenhainerstraße aus, um die

merken gewesen, wie alle Straßen-Bau-Anstalten allhier aus Mangel behöriger Einsicht derer dabei gebrauchten Personen wenig oder gar keinen Fortgang gehabt, samt der zu deren Anlegung und Konservation unentbehrlichen Bestellung von Straßenbau-Aufsehern in den verschiedenen Kreisen, und wollet ihr dannenhero sowohl den aus dem Herzogtum Württemberg anhergekommenen Straßen-Kommissarium, Th. J. Klump in dieser Qualität, als auch die neu anzunehmenden Straßenbau-Aufseher in der ihrigen behörig bestellen und verpflichten".

[1]) HStA loc 509, Vol. I S. 174.
HStA loc 5389, Vol. I S. 105.
CA Cont. I.

[2]) HStA loc 509, Vol. I S. 485.

[3]) HStA loc 509, Vol. I S. 208.

[4]) Hüttig, S. 82.

[5]) Die Landstände setzten sich zusammen aus Vertretern des Adels, der hohen Geistlichkeit, der Städte und tagten unter dem Namen Landtag meist in Dresden.
Petermann, S. 8.

[6]) HStA loc 509, Vol. I S. 212 ff.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 5389, Vol. I S. 44.

[7]) HStA loc 34331, Rep. XLI No. 157.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.

schwer heimgesuchten Gebirgsgegenden vom fruchtbareren Niederlande her rasch mit Getreide versorgen zu können. [1])

Die mannigfachen Verordnungen, die in der an Reformen reichen Periode kurz nach dem Jahre 1763 ergangen waren, drängten zu einer einheitlichen Zusammenfassung. Daher baten die Stände 1766 und auch auf dem nächsten Landtage, der drei Jahre später zusammentrat, um ein neues Straßenbau-Generale. [2]) Der Kurfürst erteilte dem Kreishauptmann von Einsiedel und dem Straßen-Kommissar Günther, Klumps Nachfolger, den Auftrag zur Abfassung einer Vorschrift, die im Sinne der seit 1765 gehandhabten württembergischen Bauweise gehalten sein sollte. [3]) Der Entwurf kam im Jahre 1775 an die Stände, die nun ihrerseits einige ihren Bedürfnissen entsprechende Abänderungen, sogenannte „landschaftliche Erinnerungen", zum neuen Mandate vorbrachten. [4]) Dieses wurde, nachdem man den verschiedenen Wünschen zum Teil gerecht geworden war, [5]) am 28. April 1781 veröffentlicht [6]) (in der Oberlausitz am 7. August 1781, in der Niederlausitz am 9. August 1781). Das Mandat zerfiel in drei Abschnitte:

1. Von der Entfernung der Hindernisse beim Straßenbau;
2. Von der Führung des Straßenbaues;
3. Von der Erhaltung der Straßen und anderer zum Straßenwesen gehörigen Gegenstände.

HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 509, Vol. I S. 212 ff.
HStA loc 5389, Vol. I S. 84.
Böttiger-Flathe; Band II, S. 548.

[1]) Hüttig, S. 88.
HStA loc 43 (Landtagsakten 1766), Vol. VI S. 147.

[2]) HStA loc 34332, Rep. XLI No. 162.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 5390, Vol. II, S. 57.

[3]) HStA loc 34332, Rep. XLI No. 162.
Fickert, S. 31 ff.

[4]) HStA loc 34332, Rep. XLI No. 163.
HStA loc 508, Vol. II, S. 198.
HStA loc 5390, Vol. II, S. 265.

[5]) HStA loc 5390, Vol. II, S. 265 ff.

[6]) HStA loc 5390, Vol. III, S. 115 ff.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Cont. II.
Gretschel-Bülau, Band III, S. 266.

Beigefügt war eine „Anweisung zu Anlegung und Bauung der Straßen“.

Im ersten Teil standen Bestimmungen über die nötige Anlegung und Hebung der Seitengräben, Ableitung des Wassers von den Straßen, Wegräumung des Gestrüpps, Beseitigung des Schnees usw.; im zweiten solche über den Unterschied der Straßen, ihre Breite, über die Ausführung des Baues, ferner über die Verbindlichkeit zum Straßenbau und die geeignetsten Materialien. Der dritte Abschnitt endlich enthielt Vorschriften über die gute Erhaltung der Straßen und Meilensäulen. Es wurde darin z. B. verboten, sich eiserner Hemmschuhe zu bedienen.

Obwohl nun das zum Teil heute noch gültige Mandat vom 28. April 1781 vermöge seiner Ausführlichkeit wohl geeignet war, einen Aufschwung des Straßenwesens herbeizuführen, so hörten die alten Klagen über nachlässige Ausführung dieses oder jenes Straßenbaues nicht auf.[1] Da nämlich bei der Geldnot der kurfürstlichen Kassen ein planmäßiger Ausbau des Straßennetzes „trop dispendieux pour ôser l'entreprendre dans un moment, où l'on avait besoin de toutes les ressources pour faire face aux objets les plus pressants“[2]) erschien, fehlte es oft, wenn auch der gute Wille zum Helfen da war, an dem nötigen Gelde, und die Arbeit blieb liegen.

Die Beschwerden über unpassierbare Straßen rührten zumeist vom Handelsstande[3]) her. Der Rat von Leipzig führte im Mai 1782 Beschwerde,[4]) daß die Meßgüter aus Mühlhausen, Hamburg, Nürnberg, Iserlohn und anderen Gegenden nur mit großer Mühe herbeigebracht werden könnten, und bat um Abstellung der Mängel.

Auch im Interesse einer raschen und sicheren Bestellung der Postsachen waren brauchbare Landstraßen ein Haupterfordernis. Am 30. November 1782 befahl[5]) der Kurfürst auf wiederholte Klagen hin, daß die Poststraße von Elsterwerda bis an die preußische Grenze zur Herstellung eines regelmäßigen Postverkehrs zwischen Dresden und Berlin instand gesetzt werden.

[1]) HStA loc 5390, Vol. III, S. 236.
HStA loc 5392, Vol. III, S. 56.
[2]) Ferber, S. 65.
[3]) HStA loc 5392, Vol. III, S. 74.
[4]) HStA loc 5390, Vol. III. S. 236.
[5]) HStA loc 508, Vol. II, S. 190 ff.

Ferner liefen zahlreiche Klagen von Gasthofsbesitzern ein, daß durch die vernachlässigte, manchmal sogar ganz unterbleibende Ausbesserung der an ihren Wirtshäusern vorbeiführenden Straßen ihre Einnahmen Einbuße erlitten. So brachten z. B. am 11. November 1782 einige Gastwirte die Beschwerde vor,[1]) daß die von Werdau ins Vogtland und nach Böhmen gehende Straße nicht ausgebessert, und ihnen, da sich die Fuhrleute auf die reußische Seite wendeten, die Nahrung entzogen würde. Die Regierung beantwortete diese Eingaben damit, daß sie von Zeit zu Zeit Verordnungen erließ, in denen gewöhnlich frühere Bestimmungen über Straßenbesserung eingeschärft wurden. Am 24. Februar 1783 erging ein Generale[2]) an sämtliche Kreis- und Amtshauptleute, in dem das nötige Heben der Gräben, das Einziehen und Einebnen der Geleise, sowie die Ausfüllung der Löcher und Sümpfe angeordnet wurde. Für die Reinhaltung der Seitengräben hatten die Besitzer der an den Straßen gelegenen Grundstücke zu sorgen.[3])

Um einen Einblick in die Tätigkeit der Beamten und den Fortgang der Arbeiten zu bekommen, erließ der Kurfürst am 15. Juni 1784 ein Generale[4]) an die Straßenbau-Kommissionen, das folgendermaßen lautete:

> „Damit Wir von Erfolg Unserer im Straßenbau-Wesen von Zeit zu Zeit ergehenden Anordnungen, sowohl von Verwendung der hierzu alljährlich ausgesetzten Gelder eine Übersicht im ganzen füglicher erlangen mögen: so begehren Wir andurch, gnädigst befehlend, ihr wollet
>
> 1. was in dem Lauf des verflossenen Jahres, teils neu gebauet, teils repariert worden, sowohl
> 2. was im folgenden Jahre vorzüglich zu bauen sei?
>
> mit Ende des Monats Dezember jeden Jahres in tabellarischer Form anzeigen, in dem zu erstattenden Berichte die zur Tabelle erforderlichen Erläuterungen bestimmt beifügen, sowohl auch bemerken, welche

[1]) HStA loc 2382, Vol. IV, S. 1.
[2]) HStA loc 5392, Vol. III, S. 36.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.
[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f.
CA Cont. II (Mandat vom 28. April 1781, § 1).
[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.

Beamte, Obrigkeiten und Ortschaften den vorgeschriebenen Obliegenheiten nachgekommen oder solche vernachlässiget“ usw.

An diesen Erlaß mußte noch öfters erinnert werden,[1]) da die geforderten tabellarischen Anzeigen, wenn überhaupt, dann meist zu spät, manche auch gar nicht eingeschickt wurden. Diese Interessenlosigkeit der Kommissionen war natürlich für den Fortgang der Ausbesserungsarbeiten ein großes Hindernis. Dazu kamen noch zwei andere Momente, die gleichfalls die Entwicklung des Straßenwesens aufhielten, nämlich die Unzulänglichkeit des Geldquantums, dessen Erhöhung durch eine kurfürstliche Verfügung[2]) vom 4. Juni 1785 abgelehnt worden war, ferner die geringe Zahl von Aufsehern. Eine Vermehrung derselben wurde mehrfach gefordert,[3]) z. B. in Eingaben vom 18. Februar, 7. März, 26. April, 8. Mai 1786. Der Bestand des Personals sei ziemlich noch der gleiche wie 1763. Viele Fehler bei der Ausführung der Baue erklärten sich nur aus der mangelnden Aufsicht. Der Accis-Kommissar von Schütter führte in einem Berichte[4]) vom 12. Januar 1786, den er im Interesse einer durchgreifenden Wegebesserung an die Regierung einsandte, aus:

„Die äußerst bösen Straßen sind bei dem rauhen und noch dazu unbestimmten Klimate Thüringens, oft in Jahresfrist, nicht ohne Gefahr und größte Ungemächlichkeit zu passieren, und sie werden auch bei der wenigen Aufsicht und Kenntnis der Sache von seiten derer, denen es anbefohlen, nicht besser werden, wenn nicht die Direktion Ingenieurs aufgetragen wird. Inzwischen wird das Commercium gewaltig dadurch behindert und die Passage gehemmt, indem jeder Fuhrmann lieber einen Umweg nimmt, als das unwegsame Thüringen, wenn er es nur irgend umfahren kann, passieret“. Diese Anspielung auf Verminderung der staatlichen Einnahmen verfehlte ihren Zweck nicht. Es wurden, dem dringenden Bedürfnis entsprechend, im Leipziger, Meißner, Thüringischen, Erzgebirgischen und Kur-Kreise[5]) je zwei berittene

[1]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e (vom 25. Januar 1785, 7. März 1786, 8. März 1785, 4. April 1786).

[2]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.

[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f.
HStA loc 2382, Vol. V, S. 2 ff.

[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f.

[5]) Die sächsischen Erblande bestanden aus den sieben Kreisen. Dazu kamen die Markgrafentümer Ober- und Niederlausitz, sowie einige kleinere außerhalb liegende Besitzungen (Querfurt, Henneberg, Barby u. a.). Die Gesamtlande hatten vor dem Wiener Frieden eine Größe von ungefähr 736 □Meilen (= 40 500 qkm) mit einer Bevölkerung von 2 300 000 Seelen (1800). Sachsen erstreckte sich von der Werra bis zur Oder, vom Erzgebirge an den Harz und Spreewald.
Petermann, S. 7.
Rößig, Band I, S. 52.

Straßenbau-Aufseher, der eine mit 250 Tlr.,[1]) der andere mit 200 Tlr. Gehalt, im Vogtländischen und Neustädter Kreise zusammen einer mit 250 Tlr., sowie für die Oberlausitz ein eigener Aufseher mit 160 Tlr. Gehalt angestellt.[2]) Für diese Posten nahm man in der Regel Invaliden oder ausgediente Soldaten aus Kavallerie- und Ingenieur-Regimentern.[3])

Der Straßen-Kommissar Günther, der 1000 Tlr. jährlich bezog, wurde durch einen Adjunkt, den Leutnant Honig, erleichtert.[4]) Dieser rückte nach Günthers Tode (1790) in die Stelle eines Straßen-Kommissars ein.[5])

Auch die unteren Beamten, Straßen-Meister, -Wärter und Arbeiter wurden vermehrt, und man machte ihre feste Anstellung davon abhängig, daß sie sich als geschickte, brauchbare Arbeiter erwiesen.[6])

Die dienstfreien Soldaten zum Straßenbau heranzuziehen, wie man zu verschiedenen Malen vorgeschlagen hatte,[7]) erschien dem Kurfürsten bedenklich und dem Zweck sowie dem Ansehen des Militärs zuwiderlaufend. Er erklärte in dem Edikt[8]) vom 14. April 1787, er könne sich nicht dazu entschließen, ließ aber

[1]) Tlr. steht für Taler, Gr. für Groschen, ₰ für Pfennig. Ein Taler hatte 24 Groschen, ein Groschen 12 Pfennige.
Petermann, S. 7.

[2]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f.
HStA loc 2382, Vol. V (zum 14. Mai 1787).

[3]) HStA loc 509, Vol. I S. 405 ff.
HStA loc 509, Vol. II S. 1 ff.
HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f (zum 1. April 1789).

[4]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f (zum 14. April 1787).
HStA loc 2382, Vol. V (zum 14. Mai 1787).

[5]) HStA loc 2382, Vol. V (zum 7. August 1790).

[6]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f (zum 14. April 1787, 1. April 1789).

[7]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f (zum 12. Januar 1786).
HStA loc 2382, Vol. V (zum 14. Mai 1787).
HStA loc 509, Vol. I, S. 308 ff.

[8]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 f.

sonst den Straßenbau-Kommissionen volle Freiheit bei der Anstellung der erforderlichen Arbeiter.

Trotz aller Anstrengungen, die die Regierung zur Wiederherstellung der Straßen machte, ging es damit recht langsam vorwärts. Die Zahl der erforderlichen Reparaturen war eben zu groß, um in kurzer Zeit bewältigt werden zu können.[1]) Auch fehlte es nach wie vor an dem nötigen Gelde.[2]) Daher hörten auch die Klagen über den schlechten Zustand der Wege nicht auf. Angesichts der langjährigen fruchtlosen Bemühungen kam man zu dem Schluß: „Es ist zwar in hiesigen Landen, besonders seit dem Jahre 1765, an den Straßen von Jahr zu Jahr gebauet und gar vieles gebessert worden, im Grunde aber solches nur Stückwerk geblieben".[3]) Durch mehrere Verordnungen suchte die Regierung den mißlichen Verhältnissen abzuhelfen. Der Erlaß[4]) vom 4. Dezember 1795 verfügte: „Da hin und wieder in den Kreis- und Amtshauptmannschaftlichen Berichten Beschwerden über die schlechte Beschaffenheit der Straßen vorkommen, so habt ihr, obwohl mehrere Chausseebaue weder zu gleicher Zeit noch an allen Orten zu veranstalten sind, dennoch dafür, daß die Landstraßen und Commercial-Straßen in möglichst fahrbaren Stand erhalten werden, unausgesetzt zu sorgen, insonderheit aber auf die Anzeigen, daß eine notwendig zu befahrende Straße sich in so schlechtem Zustande befindet, daß sie ohne Lebensgefahr nicht passiert werden kann, sofort die nähere Untersuchung anzuordnen". Um dem Hauptübel, dem Geldmangel, abzuhelfen, mußte man dafür sorgen, daß sich die Straßen selbst rentierten. Das ideale Verhältnis dabei war, daß der Bau- und Unterhaltungsaufwand durch die auf den Straßen erhobenen Abgaben gedeckt und außerdem noch ein Überschuß erzielt würde. Der Kurfürst befahl[5]) daher am 8. November 1800, es solle die in einer Gegend in Angriff genommene Straße im Zusammenhang fortgeführt und ein ganzer Straßenzug vollendet werden, damit auf selbiger ein zu dessen Erhaltung anzuwendendes Chausseegeld angelegt werden könne. Beim Bau selbst solle man mit möglichster Ersparnis, doch ohne Beeinträchtigung der guten Bauweise zu Werke gehen.

[1]) HStA loc 2382, Vol. V (zum 24. Januar 1787).
[2]) HStA loc 2382, Vol. V (zum 24. Januar 1787).
[3]) HStA loc 2382, Vol. V S. 2.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f.
[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g.
[5]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g.

Schließlich verfügte der Kurfürst, um den Ehrgeiz der Beamten anzuspornen, durch ein Edikt[1]) vom 2. August 1800, daß einige Straßenbau-Aufseher, die sich um die Hebung des Straßenwesens besonders verdient gemacht hatten, eine Zulage von 50 Talern erhielten. Der Gehalt des Straßen-Kommissars Honig wurde um 200 Taler erhöht.

Kapitel IV.

Sächsisches Straßenwesen von 1800 bis 1813.

Zu Beginn des neuen Jahrhunderts war zwar der allgemeine Zustand der sächsischen Landstraßen noch nicht befriedigend, doch hatte man Schritte zu einer durchgreifenden Ausbesserung der Verkehrswege unternommen. Einen Anstoß erhielten diese Arbeiten durch Napoleon,[2]) der durch seinen Einfluß, direkt wie indirekt, zum weiteren Ausbau des Straßennetzes beitrug; direkt dadurch, daß auf seinen Wunsch, der den verbündeten und unterworfenen Staaten natürlich Befehl sein mußte, diese oder jene, für eine seiner Operationen gerade notwendige Straße instand gesetzt wurde.[3]) Indirekt wirkte Napoleon auf das sächsische Straßenwesen dadurch, daß durch seine unaufhörlichen Kriege am Anfang des 19. Jahrhunderts der Wert guter Landstraßen allgemein erkannt wurde. Nur auf dieser Grundlage war ein rasches Operieren[4]) mit größeren Truppenmassen, das wiederum die Schlagfertigkeit der Armee erhöhte, möglich. Die Artillerie,

[1]) HStA loc 34387. Rep. XLI No. 255 g.
HStA loc 2382, Vol. V.
[2]) Gretschel-Bülau, Band III, S. 266.
Süßmilch, Das Erzgebirge, 1894, S. 126.
Lotz, Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800/1900, S. 4.
van d. Borght, Das Verkehrswesen. 1894. S. 173.
[3]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 61 ff.
[4]) Handwörterbuch der Staatswissenschaften. Band VIII, S. 175.

die, wie mannigfache Klagen von Offizieren beweisen,[1]) wegen des mühseligen Transports auf den oft grundlosen Wegen ihre Aufgabe nicht recht hatte erfüllen können, verlangte gleichfalls Herstellung widerstandsfähiger Straßen. Schließlich war die schnelle Versorgung mit Lebensmitteln und frischer Munition, sowie der gesamte Nachrichtendienst mit den Etappenstationen, alles Momente, auf die es bei der von Napoleon eingeführten neuen Kampfesweise sehr viel ankam, lediglich auf der Basis eines vortrefflich ausgebauten Straßennetzes möglich.[2])

Aber auch aus den Kreisen des Handelsstandes erhoben sich Stimmen, die im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt eine baldige Ausbesserung der Wege verlangten.[3]) Den Fürsprecher beim Kurfürsten machte das Finanz-Kollegium. Dieses sprach sich über den Verfall der Straßen und ihre Besserung in einem Vortrage[4]) vom 13. Januar 1802 folgendermaßen aus:

„Die Klagen der Fuhrleute, Postmeister und Reisenden über schlechte Beschaffenheit der Straßen sind so laut und allgemein gewesen, daß weder über die Wahrheit der Sache einige Zweifel übrig bleiben, noch der überall bemerkte Eindruck verhütet werden konnte, welchen beim Publiko der empfindliche Mangel an guten und fahrbaren Straßen, in Entgegenstellung mit dem so gesegneten Handelsflor machte. Diese Klagen sind vornehmlich gerichtet

a) auf die Haupt- und Commercialstraßen, die Leipzig durchschneiden,

b) auf die gebürgischen Straßen.

Zu den ad a) angegebenen, deren wichtiger Einfluß auf das Commercium keiner Erwähnung bedarf, sind von Leipzig aus vorzüglich folgende zu rechnen:

1. Leipzig—Oschatz—(Meißen—Dresden)—Bautzen—Schlesien.
2. Leipzig—Borna—Penig—Chemnitz—Reitzenhain—Böhmen.
3. Leipzig—Weißenfels—Naumburg—Frankfurt.
4. Leipzig—Merseburg—Eisleben—Harz oder —Landsberg—Zörbig—Magdeburg—Hamburg.

[1]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 61 ff.
HStA loc 2475, Vol. VII, S. 1 ff.
[2]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 61 ff.
[3]) HStA loc 5392, Vol. IV, S. 94.
HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a.
HStA loc 556, Vol. XXI, S. 157.
[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g.

Leipzig, der Mittelpunkt des sächsischen Handels, steht durch die Hamburger und Reitzenhainerstraße mit dem nördlichen und südlichen, und durch die Frankfurter und Schlesische Straße mit dem westlichen und östlichen Europa vorzüglich in Verbindung. Vorgedachte Straßen sind mit Ausnahme einiger kleinen Stücke in schlechtem Zustand. Zu gründlichen Hauptreparaturen reicht das ordinäre Straßenbau-Quantum nicht zu, und die gewöhnlichen Reparaturen, die darauf vorgenommen werden müssen, damit die Passage nicht gänzlich unterbrochen werde, helfen nur kurze Zeit. Auch die Coburger-, Berliner- und Torgauerstraße sind zumal bei nasser Witterung kaum zu befahren, obwohl sie für den Handel und Verkehr sehr wichtig sind.

Die ad b) angegebenen Straßen sind wegen des ungünstigen Localis fast noch unfahrbarer. Das Erzgebirge befindet sich durch seine natürliche Lage, durch die Abhängigkeit von den fruchtbareren Landesgegenden, in Absicht auf die Zufuhre der notwendigsten Lebensbedürfnisse und besonders des Getreides, durch die starke Volksmenge, so meistens ohne Grund-Eigentum von Manufacturen lebt, und durch das Bedürfnis, die erzeugten Producte und Fabricate in entfernte Handelsplätze mit Vorteil abzusetzen, in der Notwendigkeit, mit seinen Nachbarn Verbindungen anzuknüpfen, und deren Verkehr fortwährend zu beleben.

Gleichwohl sind diese Verbindungen durch üble Beschaffenheit der Straßen, welche die Fuhrlöhne unglaublich verteuern, sehr erschwert. Die nächste Folge hiervon äußert sich in teuern Getreide-Preisen. Auch zu wohlfeilen Zeiten sind, wie die Erfahrung lehrt, nur Mittelpreise im Gebirge anzutreffen, und bei einer allgemeinen Teuerung ist dasselbe, zumal wenn das Königreich Böhmen gesperrt ist, dem Mangel und solchen unverhältnismäßigen Preisen ausgesetzt, die die ärmere Klasse kaum aufzubringen vermag. Zu den wichtigen Straßen des Erzgebirges scheinen außer der erwähnten Reitzenhainer Straße vorzüglich die sogenannte Reichsstraße aus der Ober-Lausitz über Dresden, Öderan, Chemnitz, Zwickau und Plauen ins Reich, sodann die Straße von Leipzig über Altenburg nach Zwickau, welche auch zur Verbindung mit Thüringen dient, die sogenannte Silberstraße von Zwickau nach Schneeberg, und die aus den kornreichen Gegenden des Leipziger und Meißner Kreises über Nossen und Freiberg gehende Straße zu gehören.

Die Ursachen des Verfalls dieser Straßen sind unstreitig darin zu suchen, daß seit mehreren Jahren, wegen andrer eintretender Umstände und vermehrter Staatsausgaben, wenig neue Baue darauf vorgenommen, selbige gleichwohl weit stärker als sonst befahren worden sind.

Von 1786 bis 1790 sind 257286 Tlr. 11 Gr. $10^3/_4$ ₰
(gemeinjährig 51457 Tlr. 7 Gr. 2 ₰),
Von 1791 bis 1795 sind 126233 Tlr. 7 Gr. 10 ₰
(gemeinjährig 25246 Tlr. 15 Gr. 11 ₰),
Von 1796 bis 1800 sind 80083 Tlr. 2 Gr. 3 ₰
(gemeinjährig 16016 Tlr. 14 Gr. 10 ₰),
mithin im 2. Jahrfünft 131053 Tlr. 4 Gr. — ₰
(gemeinjährig 26210 Tlr. 15 Gr. 3 ₰)
weniger als im ersten, und im dritten 46150 Tlr. 5 Gr. 7 ₰
(gemeinjährig 9230 Tlr. 1 Gr. 2 ₰)
weniger als im zweiten, und 177203 Tlr. 9 Gr. $7^3/_4$ ₰
(gemeinjährig 25440 Tlr. 16 Gr. 4 ₰)

weniger als im ersten Quinquennium zu neuen Chaussee-Bauen extraordinarie bestimmt und verwendet worden. Aber mit dem Zunehmen des Handels hat sich in dem letzten Jahrzehnt auch das Fuhrwesen auf den Straßen vermehrt. Es hat daher das ordinäre Straßenbau-Quantum, wovon noch die Besoldungen sämtlicher Straßenbau-Beamten abgehn, zur notdürftigen Erhaltung der vielen ungebauten Straßen und zu Reparatur der Brücken angewendet werden müssen, ist aber nach den wiederholten Versicherungen der Straßenbau-Kommissionen hierzu niemals und um so weniger ausreichend gewesen, da seit der Zeit, als solches festgesetzt worden, die Preise der Fuhr- und Arbeitslöhne, auch aller Materialien sich sehr erhöht haben. Wenn nun Ihre Durchlaucht dem Kollegium zu erlauben geruhen wollten, daß es bei den in jedem Jahre zu tuenden Vorschlägen nicht nur die in dem ersten Quinquennium auf extraordinäre Baue verwendeten gemeinjährigen Quanta zur Anleitung nehmen, sondern auch dasjenige, was in der Zwischenzeit zurückgeblieben, zugleich mit nachholen dürfe, so würde es möglich sein, in dem Zeitraum von einigen Jahren ganze Straßenzüge von mehreren Meilen auf den wichtigsten, Leipzig durchschneidenden Straßen, in chausseemäßigen Stand zu setzen, auch die so nötige Verbindung des Gebirges mit dem Flachlande zu erhalten und wieder herzustellen. Der wohltätige Einfluß, den dieses auf den Wohlstand des

ganzen Landes, und besonders auf Emporbringung der Fabriken, Belebung des inneren und äußeren Handels und auf das Postwesen, auch mittelbar und unmittelbar auf Hochdero Kassen durch Vermehrung der Einkünfte und durch Ersparnis bei Fuhrlöhnen, z. B. für Salz-, Holz- und Getreidetransporte haben wird, ist nicht zu berechnen. Auf sämtlichen in gegenwärtigem Vortrage namhaft gemachten Straßen, mit Ausschluß derer, so von Leipzig nach Berlin und von Leipzig über Torgau in die Nieder-Lausitz gehen, sind bereits Vorarbeiten zu Chaussee-Bauen angeordnet worden. Damit es auch bei den künftigen Chausseebauen von größerem Umfange nicht an sachverständigen Offizianten fehle, denen die spezielle Aufsicht mit Sicherheit anvertraut werden kann, so sind teils bei den jetzt vorseienden Bauen brauchbare Unter-Aufseher herangezogen, teils auch geschickte Aufseher aus anderen Kreisen, wo solche zu entbehren, zu den neuen Bauen einstweilen versetzt worden“.

Der Kurfürst billigte [1]) die Maßnahmen des Finanz-Kollegiums und schloß mit der Zusicherung, seine landesväterliche Absicht gehe unabänderlich dahin, daß die Haupt-, Land- und Kommerzialstraßen, wie es nach Beschaffenheit der Kassenumstände neben andern dringenden Bedürfnissen geschehen könne, nach und nach chausseemäßig erbaut werden sollten, und zwar zur Erleichterung und Beförderung des Handels, sowie aus andern gleich wichtigen Rücksichten.

In Angriff genommen wurden sodann im Jahre 1803 [2]) die wichtige Straße von Leipzig über Wurzen, Oschatz in die Lausitz, für die eine Summe von 50000 Tlr. bewilligt ward, ferner die von Dresden nach Meißen. Alter Vorschrift gemäß, [3]) sah man besonders darauf, möglichst zusammenhängende Strecken herzustellen und Einnahmehäuser zu errichten. Gerade bei der Hohen Landstraße kam es darauf an, sie durchgehends in gutem Stande zu erhalten, da sonst das Fuhrwerk seinen Weg durchs Brandenburgische nahm. [4]) Allerdings war es der Regierung unmöglich, bei der Überzahl der erforderlichen Reparaturen alle Wünsche zu erfüllen. Die Bittschrift einiger Chemnitzer Kauf-

---

[1]) HStA loc 34387. Rep. XLI No. 255 g (zum 13. März 1803).
[2]) HStA loc 556, Vol. XXI S. 80, 157.
[3]) HStA loc 556, Vol. XXI S. 80.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g.
[4]) HStA loc 556, Vol. XXI S. 80.

leute vom 20. Dezember 1803[1]) um Abstellung der Mängel bei der nach Leipzig führenden Straße, die in einem unbeschreiblich schlechten Zustande sei, den Postanschluß verhindere, den Verkehr störe, die Waren zu spät zur Messe kommen lasse, die Lebensmittel verteuere, da die Fuhrleute nicht viel auf einmal laden könnten, wurde mit der Zusicherung baldiger Berücksichtigung — wie es in den meisten Fällen geschah — einstweilen zu den Akten gelegt. Die Ablehnung dieses Antrages rief große Unzufriedenheit hervor. Man führte Beschwerde über unzweckmäßigen Straßenbau[2]) und schlug folgendes vor:[3]) „Auf beständig gute Unterhaltung der gebauten Chausseen ist vorzüglichste Sorgfalt zu verwenden, denn da die schädlichen Einflüsse der Witterung, vorzüglich Frost und Nässe, ingleichen der Druck schwer belasteter Frachtwagen auf schmalen Rädern fortwährend auf Vernichtung der Chausseen hinwirken, so folgt, daß bei vernachlässigter Unterhaltung jede noch so fest gebaute Chaussee nach wenig Jahren gänzlich ruiniert wird. In Ansehung der Unterhaltung der gebauten Chausseen sind bisher keine gleichförmigen Grundsätze beobachtet worden. Die Aufsicht ist der ganzen Straßen-Kommission übergeben gewesen, die die Chausseen nur gelegentlich revidiert hat. Die Chaussee-Wärter haben bald große, bald kleine Distrikte zur Unterhaltung gehabt, sind zum größten Teil so gering besoldet gewesen, daß sie nicht davon leben können, sondern zu einem Gewerbe ihre Zuflucht nehmen müssen, und daß, wenn Chaussee-Wärter abgesetzt werden sollen, keine andern tauglichen Subjekte zu erlangen gewesen sind. Sie haben in Dörfern gewohnt, die bisweilen eine Stunde und darüber von der Chaussee entfernt sind. Diese Stunde ist früh und abends der Arbeit auf der Chaussee entgangen. Bessere Zustände herrschen in Österreich und Preußen, wo sogar noch Überschüsse aus den Straßen gezogen werden.

Damit eine Chaussee beständig in vorschriftsmäßigem Stande bleibe, muß A) auf deren gute Unterhaltung, wohin eine zweckmäßige Direktion, beständige Aufsicht auf den Fleiß der Arbeiter und die treue Verwendung der Unterhaltungsgelder, gutes Material usw. zu rechnen sind, und B) auf tunlichste Abwendung des Ruins der Chausseen durch übermäßig schwere Lasten, Verfolgung tiefer Gleise usw. Bedacht genommen werden."

[1]) HStA loc 556, Vol. XXI S. 322, 348.
HStA loc 5392, Vol. IV S. 94 ff.

[2]) CA Cont. II.

[3]) HStA loc 2436, Vol. VI S. 1 ff.

Als zweckmäßige Direktion empfahl das Finanz-Kollegium Chaussee-Inspektoren für eine Strecke von je 6 bis 8 Meilen. Chaussee-Wärter sollten aller 400 Ruten[1]) (= 1811 m) und zwar in nächster Nähe ihres Bezirkes stationiert, und ihre Gehälter erhöht werden. Man hoffte nun, daß bei der verbesserten Aufsicht sich die Straßen auch besser rentieren würden, denn noch kosteten sie dem Lande bei weitem mehr, als sie einbrachten. Nach einer sechsjährigen Statistik[2]) hatten sämtliche Chausseen in den Jahren 1795 bis 1800 jährlich im Durchschnitt

12928 Tlr 15 Gr 4 ₰ eingetragen und
14146 Tlr 4 Gr 2 ₰ zu unterhalten gekostet.

Es war mithin eine jährliche Einbuße von rund 1218 Tlr entstanden. Diese erklärte sich zum großen Teile daraus, daß meist nur kurze Strecken chausseemäßig ausgebaut waren. Es war nun aber klar, daß eine einzelne Meile Chaussee, deren Fortsetzung nach beiden Seiten hin noch zu wünschen übrig ließ, zu kurz war, um dem Frachtverkehr zu dienen, und bei weitem nicht soviel einbringen konnte, als eine Meile Straße auf einer im Zusammenhange von mehreren Meilen chausseemäßig hergestellten Strecke.

Einem ständischen Antrage entgegen beschloß[3]) das Finanz-Kollegium, die Chaussee-Gelder-Sätze vorläufig nicht zu erhöhen, sondern zunächst die Übelstände abzuschaffen und dann wieder das Verhältnis von Kostenaufwand und Reingewinn zu prüfen. Wenn jedoch der Kurfürst eine Erhöhung wünsche, dann würde es dem Publikum weniger auffallen, wenn die Einnahmen enger zusammengerückt würden, und z. B. aller 12000 Ellen (statt 16000 Ellen = 1 Meile) eine Barriere stände, als wenn die Sätze erhöht würden.

Nachdem der Kurfürst sämtliche Vorschläge einer genauen Prüfung unterzogen hatte, erließ er am 4. Februar 1804[4]) ein

[1]) 1 Elle = 24 Zoll = 0,57 m (0,566 m).
1 Rute = 8 Ellen = 4,53 m (4,528 m).
1 Meile = 2000 Ruten = 16000 Ellen = 9056 m,
auch = 13250 Ellen = 7500 m.

[2]) HStA loc 2436, Vol. VI S. 1 ff.

[3]) HStA loc 2436, Vol. VI S. 1 ff.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 1 ff.

[4]) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 4. Februar 1804).

Reskript, in dem er die Hoffnung aussprach, daß „eine beständige, teils auf den ökonomischen Betrieb des Baues, teils auf das Technische desselben abzweckende Aufsicht eingeführt würde“. Vorläufig ward ein Chaussee-Inspektor auf der Frankfurter Straße für einen Abschnitt von ungefähr 7 Meilen mit 500 Thlr. jährlichem Gehalt angestellt,[1] unter der Bedingung, bei Fortsetzung der Straße auch einen größeren Distrikt zu übernehmen. Die Anstellung weiterer Chaussee-Inspektoren wurde vom Kurfürsten zugesagt. Von einer Erhöhung der Wegegelder sah er vor der Hand ab, nur traf er die Verfügung,[2] daß künftig das Chaussee-Geld von den bisher begünstigten Extraposten nach dem nämlichen Fuße wie von anderem Fuhrwerke erhoben und zur Bequemlichkeit des Publikums sofort auf den Stationen mit dem Fahrgelde zugleich an die Postmeister bezahlt würde.

Die Einrichtung der Chaussee-Inspektoren bewährte sich sehr gut, denn schon im Jahre 1805 machte sich die Anstellung eines zweiten nötig,[3] und zwar für das etwa 6 Meilen betragende Stück von Leipzig nach Oschatz. An dieser wichtigen Straße, die das gesamte schlesische, lausitzische und böhmische Fuhrwerk aufnahm,[4] baute man in diesem Jahre sehr lebhaft.[5] Welche Bedeutung die Hohe Landstraße für den Verkehr hatte, kam anläßlich eines bei Eilenburg geplanten Brückenbaues zur Sprache. In dem königlichen Reskripte[6] vom 30. Mai 1807 heißt es:

„Die Straße ist über Wurzen für den Handel wichtiger, da sie Böhmen, Östreich, Ungarn erschließt. Böhmen ist hinsichtlich der Aus- und Durchfuhr wichtiger als Preußen oder Rußland, die Einfuhr aus beiden Gegenden ist dagegen gleich. Auch der Meßverkehr über Wurzen ist bedeutender. Außerdem besteht mit Östreich ein beständiger Verkehr. Ferner ist der Postkurs über Wurzen stärker, wobei die Chaussee Leipzig—Dresden zu statten kommt. Auch der innere Handel bevorzugt die Straße über Wurzen nach Leipzig, z. B. das Getreide“.

---

1) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 4. Februar 1804).
HStA loc 2475, Vol. VII S. 68 ff.
2) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 17. Mai 1804).
3) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 10. August 1805).
4) HStA loc 2437, Vol. XXIII No. 652.
5) HStA loc 2437, Vol. XXIII No. 1026, 2052, 1915, 652, 1633, 1431.
6) HStA loc 2474, Vol. XXV No. 613.

Zu gleicher Wichtigkeit gelangte die Reitzenhainer Straße. Ihr kamen die Ereignisse des Jahres 1805 zu statten.[1] Der Seekrieg zwischen Frankreich und England legte den maritimen Handel ziemlich lahm und brachte dafür die alten Verkehrswege vom Südosten Europas nach dem Nordwesten, von Ungarn und Italien durch Östreich, Böhmen, Deutschland nach der Nordsee, wieder zu Ehren. Dabei gewann auch die von Prag über das Erzgebirge nach Leipzig führende Reitzenhainer Straße an Bedeutung. Für ihre chausseemäßige Herstellung bewilligte der Kurfürst am 2. März 1805 in außerordentlicher Zuwendung 45000 Thlr.[2] Es bestand nämlich die Einrichtung, daß, wenn der im Etat für den Straßenbau veranschlagte Betrag nicht ausreichte, wie es auch fast in jedem Jahre geschah, außerordentliche Zuschüsse, oft bis zu beträchtlicher Höhe, aus landesherrlichen Kassen an die Straßenbau-Verwaltung ergingen.

Im Jahre 1806 forderte zunächst der weitere chausseemäßige Ausbau der Reitzenhainer und Hohen Landstraße größere Summen.[3] Sodann erhielt die Gemeinde Gommern[4] am 29. März 1806 zur Vollendung eines Straßenbaues einen Vorschuß von 400 Thlr., der, wie ein bereits im Jahre 1804 bewilligter Zuschuß von 2060 Thlr., unzinsbar in jährlichen Raten von 180 Thlr. zurückzuzahlen war. Auch auf diese Art kam der Staat bedürftigen Gemeinden entgegen. Die Orte Zitzschewig, Coswig und Brockwitz[5] richteten am 19. März 1806 wegen der überaus schlechten Beschaffenheit der Meißner Straße innerhalb ihrer Fluren ein Unterstützungsgesuch an die Regierung. Sie baten um eine „landwirtschaftliche Besichtigung ihrer neben der oft vollständig zerweichten Straße gelegenen Felder, um eine Abschätzung des Verlustes und um eine entsprechende Entschädigung“. 20000 Thlr. wurden daraufhin zur Abstellung der Mängel ausgesetzt.[6]

Große Anforderungen wurden also an die Leistungskraft der landesherrlichen Kassen gestellt, und mannigfach waren die Schwierigkeiten, die sich dem ungehinderten Fortgange der Wiederherstellungsarbeiten in den Weg stellten. Auch in der

---

1) HStA loc 2437, Vol. XXIII No. 194.
2) HStA loc 2437, Vol. XXIII No. 194.
3) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 61, 452, 1179, 1736, 1998.
4) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 530.
5) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 557.
6) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1998.

inneren Verwaltung hatte die Regierung mit Mißgeschick zu kämpfen. Die Beamten verstanden es nämlich nicht, einen genauen Kostenanschlag zu machen.[1]) Sie entschuldigten sich damit, es sei ihnen unmöglich, bei größeren Straßenbauten das wirkliche Bedürfnis im voraus richtig anzugeben.[2]) Manches werde zu niedrig angesetzt, ungünstige Witterung vermehre die Ausgaben, die seit dem Jahre 1803 herrschende Teuerung habe eine Erhöhung der Arbeitslöhne zur Folge gehabt.[3]) Die Beamten hatten nun ein sehr bequemes Verfahren, sich das über den veranschlagten Etat hinaus erforderliche Geld zum Weiterbau zu verschaffen, ohne erst umständliche Eingaben an die Regierung zu machen, indem sie einfach den nötigen Zuschuß als Überweisung auf den nächstjährigen Kostenanschlag ansetzten und sich das Geld aus der Baukasse auszahlen ließen. Diese Willkürlichkeit erregte den Unwillen des Kurfürsten.[4]) Sah er doch darin eine Bevorzugung des Straßenwesens vor den übrigen Zweigen der Verwaltung, die ebenfalls einer tatkräftigen finanziellen Unterstützung von seiten des Staates bedurften. Daher erging am 9. August 1806 eine Vorschrift,[5]) daß „künftig bei den einmal festgesetzten Baudeputat-Quantis alle Überweisung, ohne vorhergegangene Anfrage an höchster Stelle, vermieden werde". Bei erscheinender Unzulänglichkeit der ausgesetzten Gelder solle beizeiten von den Bauinstanzen an das Finanz-Kollegium berichtet werden, damit dann die allerhöchste Entscheidung über die erforderlichen Baugeldernachschüsse eingeholt werden könnte.

Viel Sorge bereitete auch der Regierung das Erzgebirge. Die kriegerischen Verwicklungen wirkten lähmend auf die Industrie, die Haupterwerbsquelle der Bewohner. Die Fabriken stellten den Betrieb ein. Tausende von Arbeitern waren brotlos. Eine Teuerung aller Lebensbedürfnisse trat, bei dem starken Bedarf der Truppen besonders an Getreide, ein und machte sich gerade im Erzgebirgischen Kreise bemerkbar, da hier nur die wenigsten genügend Landwirtschaft betrieben, um sich den

[1]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1613.
[2]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1244.
[3]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1244.
HStA loc 2474, Vol. XXV No. 2249, 422, 460, 746, 815.
[4]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1613.
[5]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1613.

nötigen Lebensunterhalt selbst herzustellen. Man war also ganz auf die Zufuhr vom sächsischen Tieflande angewiesen, die jedoch bei den schlechten Wegen nur sehr mühsam und unter Verteuerung der Frachten vor sich gehen konnte. Viele Menschen waren, um der drohenden Hungersnot zu entgehen, bereits ausgewandert. Hielt diese Bewegung an, dann war der Niedergang der sächsischen Industrie und die Verarmung der ansässigen Gebirgsbewohner besiegelt.[1])

Schon im Jahre 1799 hatte die Regierung durch tatkräftige Unterstützung der hilfsbedürftigen Untertanen eingegriffen.[2]) Seitdem hörten die Klagen aus dem Erzgebirgischen Kreise nicht auf.[3]) Am trostlosesten aber war die Lage in den Jahren 1805 und 1806. Es kam nun vor allen Dingen darauf an, den erwerbslosen und dem größten Elend ausgesetzten Bewohnern Gelegenheit zum Gelderwerb zu verschaffen. Da kam der Amtshauptmann von Watzdorf auf den glücklichen Gedanken, dem drückenden Notstande durch den Bau von Straßen, an dem gerade die arbeitslose Bevölkerung teilnehmen sollte, abzuhelfen.[4]) Die Presse war allerdings gegen den im übrigen beifällig aufgenommenen Watzdorfschen Antrag.[5]) Sie führte aus, der Zweck des Straßenbaues sei Beförderung des Verkehrs und nicht Beschäftigung der Arbeiter. Wenn man jetzt,

[1]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g. (Allgem. Anzeiger der Deutschen 1806 No. 142; 1807 No. 76 und 77).
HStA loc 5392, Vol. IV S. 94 ff.
HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1244.
HStA loc 2474, Vol. XXV No. 2249, 422, 460, 746, 815, 2490.
[2]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a.
[3]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a.
HStA loc 2437, Vol. XXIII (zum 28. Dezember 1805).
[4]) Hering, Geschichte des sächsischen Hochlandes, 1828. S. 526.
HStA loc 2437, Vol. XXIII (zum 28. Dezember 1805).
HStA loc 2474, Vol. XXIV (zum 23. Mai 1806).
Acta: Die zu Abwendung eingetretenen Getreidemangels und Teuerung getroffenen Veranstaltungen betreffend, Vol. XXX.
[5]) Allgemeiner Anzeiger der Deutschen (HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g).
No. 76 vom 19. März 1807,
No. 77 vom 20. März 1807.
Nützliche Anstalten und Vorschläge: „Noch etwas über den Chausseebau, als Mittel zur Beschäftigung brotloser Fabrikarbeiter, und über einige andere zu diesem Zwecke führende Maßregeln."

von Watzdorfs Plane folgend, alle erwerbslosen Männer zum Straßenbau-Dienste anwerben wolle, würden zu viele Straßen gebaut, die sich später nicht rentieren würden. Man könne ja gar nicht wissen, wie lange die Arbeitslosigkeit noch anhalte, auch sei die Unterbringung der Leute beim Wegebau doch nur auf eine beschränkte Zeit möglich und würden sich diese bei dem harten Dienste der feineren industriellen Arbeit entwöhnen. Als Mittel zur Beschäftigung der erwerbslosen Bevölkerung wurde hingegen eine „erhöhte Industrie der Fabrikunternehmer durch Lieferung preiswürdiger, im Geschmack mit der Zeit fortschreitender Waren, zu möglichst billigen Preisen“ empfohlen. Die Industrie solle sich nur nach der Mode richten; da fänden sich schon Absatzartikel, die man auch während der Kriegsunruhen herstellen könnte, ohne Gefahr zu laufen, daß die Waren nicht abgesetzt würden. Auch eine lebhaftere Betreibung der Landwirtschaft, die im Erzgebirge nur eine untergeordnete Rolle spielte, ward den Arbeitslosen empfohlen.

Die Regierung griff jedoch die Gedanken Watzdorfs auf und gründete zusammen mit den Landständen einen Fonds [1]) zur Unterstützung hilfsbedürftiger Untertanen. Um des Übels gefährlichste Wunde zu schließen, nahm man zunächst diejenigen Straßen in Angriff, die der erleichterten Zufuhr des Getreides dienten.[2]) Dieses war für das Erzgebirge mit seiner dichten Bevölkerung, die selbst nur wenig Getreide produzierte, von besonderer Wichtigkeit. Die der böhmischen Grenze am nächsten gelegenen Orte wurden vor allen Dingen an das Straßennetz angeschlossen (z. B. Schwarzenberg-Johanngeorgenstadt [3]), denn Sachsens südlicher Nachbar gab sich die größte Mühe, durch den Bau guter Verkehrswege bis nahe an die sächsische Grenze heran, die Ausfuhr der im Erzgebirge angefertigten Waren südwärts durch eigenes, also böhmisches Gebiet, abzulenken.[4]) Dem gleichen Zwecke, der böhmischen Konkurrenz entgegenzutreten,

[1]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b. (zum 11. Oktober 1806).
HStA loc 2474, Vol. XXIV (zum 23. Mai 1806).
Acta: Die zu Abwendung eingetretenen Getreidemangels und Teuerung getroffenen Veranstaltungen betreffend; Vol. XXVII, XXX—XXXII.
[2]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a. (zum 29. November 1799, 5. Oktober 1804).
[3]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a. S. 136.
[4]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 a. (zum 5. Oktober 1804).
HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1244.

und die Industrieerzeugnisse des Obergebirges nordwärts, ins sächsische Niederland, zu transportieren, diente die Straße von Elterlein über Scheibenberg nach Wiesenthal,[1]) zu deren Reparatur eine Menge arbeitsloser Fabrikarbeiter herangezogen wurde. Auch der Silberstraße [2]) (Zwickau-Schneeberg) kamen die Notarbeiten der Jahre 1805 und 1806 zu gute. Damit der Segen der für die notleidende Bevölkerung des Erzgebirges ergriffenen Maßnahmen auch allen zuteil werde, ließ man die Armen jeden Alters und jeden Geschlechts, von denen natürlich nur ein geringer Teil für die wirkliche Straßenarbeit in Betracht kam, am Straßenbaudienste teilnehmen und lohnte sie mit Brot und sonstigen Nahrungsmitteln.[3]) Den Ämtern Grünhain, Schwarzenberg, Annaberg, Reitzenhain, Zschopau, Wolkenstein, Zöblitz, Ehrenfriedersdorf, Thum und anderen wurde durch eine, bisweilen auch öftere Geldunterstützung Gelegenheit gegeben, ihre erwerbslosen Bewohner beim Straßenbau zu beschäftigen.[4]) Die Regierung verlangte dabei nur, daß die von den Gemeinden geführten Chausseebaue der Aufsicht der staatlichen Straßen-Kommissionen unterständen.[5]) Dies war im Interesse eines planmäßigen Ausbaues des Wegenetzes unbedingt erforderlich.

In den Jahren 1816/17 brach abermals eine Teuerung über das Erzgebirge herein.[6]) Man begegnete ihr sogleich mit den im Jahre 1806 erprobten Mitteln und kam auch verhältnismäßig rasch über die drückendste Not hinweg. Die Fürsorge der Regierung erstreckte sich besonders auf die Straßen [7]) Schneeberg-Eibenstock-

[1]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b. (zum 29. April 1806).
[2]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b. (zum 28. Dezember 1805).
HStA loc 2437, Vol. XXIII (zum 28. Dezember 1805).
HStA loc 2474, Vol. XXV No. 2490.
[3]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b. (zum 29. April 1806).
[4]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b.
HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1998.
Acta: Die zu Abwendung eingetretenen usw., Vol. XXXI—XXXII.
[5]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 b. (zum 23. Mai 1806).
[6]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 c.
HStA loc 6538, Vol. VI S. 123 ff.
Hering, S. 556.
Gretschel-Bülau, Band III S. 671.
[7]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 c.
HStA loc 2501, Vol. XXX No. 3331.
HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1361.
Hering, S. 556.

Johanngeorgenstadt, Chemnitz-Annaberg, Annaberg-Schwarzenberg. Die Bewohner des Erzgebirgischen Kreises erkannten dankbar an,[1]) daß vielen Armen Arbeit und Erwerb verschafft worden sei, betonten aber auch, damit ihnen ein dauernder Segen beschieden sei, die notwendige Weiterführung der in den Zeiten der Not begonnenen Straßenbaue.

Nicht ganz so schlimm, doch immer noch traurig genug stand es in den bösen Kriegsjahren 1805—07 um das sächsische Tiefland.[2]) Die unaufhörlichen Truppendurchmärsche und schweren Militärtransporte nahmen die Straßen hart mit. Weder Geld noch Lust war da, sie in diesen unruhigen Zeiten wiederherzustellen. Der Handel stockte, und auf den verwahrlosten Wegen entwickelte sich nur ein geringer Verkehr. Die Unterhaltung der Straßen wurde durch die Unbilden der Witterung — der Herbst des Jahres 1806 war nämlich sehr feucht — und die teure Fourage — das Futter brauchte man für militärische Zwecke — wesentlich verteuert.[3]) Die Regierung war außerstande, die Wiederherstellung der Landstraßen tatkräftig zu betreiben. Viele Baue mußten vorläufig unterbleiben,[4]) z. B. auf der dem Steinkohlentransport dienenden wichtigen Straße durch den Plauenschen Grund. Der König bedauerte lebhaft, so oft einen abschlägigen Bescheid geben zu müssen. Er verkenne nicht, sagte er einmal,[5]) den Nutzen, der für das Publikum, den inneren und äußeren Handel, sowie für das Postwesen aus guten Chausseen entstehe. Aber die Zeit und die vielen Ausgaben fürs Militär gestatteten es nicht. Wenn die Kassen wieder voller seien, würde man auf die vorgeschlagenen Baue Rücksicht nehmen.

Nur dann, wenn eine Straße, um deren Herstellung man bat, zugleich militärisch wichtig war, wurde sie instand gesetzt. Der sächsische Gesandte in Berlin beklagte sich am 13. April 1807[6]) über den schlechten Zustand der Wege zwischen Leipzig

[1]) HStA loc 34530, Rep. XLI No. 382 c.
[2]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1613.
HStA loc 2474, Vol. XXV No. 2490.
HStA loc 2500, Vol. XXVII No. 919.
[3]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1613.
HStA loc 2475, Vol. VII, S. 1 ff.
[4]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1870, 1906.
HStA loc 2474, Vol. XXV No. 745, 987.
[5]) HStA loc 2474, Vol. XXV (zum 30. Mai 1807).
[6]) HStA loc 2474, Vol. XXV (zum 13. April 1807).

und Wittenberg, unter dem die Truppentransporte eine große Verzögerung erlitten. Fünf Tage später kam der Befehl zur Ausbesserung.

Auch die Straßen Nossen-Waldheim und Nossen-Freiberg, auf denen preußische Truppen zum Durchmarsch angemeldet wurden, stellte man aus Gefälligkeit gegen den mächtigeren Nachbarn wieder her[1]).

Ferner führten die kaiserlichen Kuriere und die Generale Napoleons, die auf ein schnelles Fortkommen halten mußten, mehrfach Beschwerde[2]) bei der sächsischen Regierung wegen übler Beschaffenheit der großen Militärstraße aus dem Südwesten des Reiches durch das Vogtland und mit Berührung der Städte Zwickau, Chemnitz, Dresden, Bautzen nach Schlesien und Polen. Der Generalinspekteur von Cerrini ließ auf königlichen Befehl diesen wichtigen Weg untersuchen und fand die Klagen der französischen Beamten berechtigt. Die Straße war in der Tat sehr schlecht, für die schwere Artillerie geradezu unbrauchbar. Die Infanterie brauchte von Hof bis Dresden 8—9 Tage, während sie auf gut gebauter und sorgfältig unterhaltener Chaussee diese Strecke in 4 Tagemärschen zurücklegen konnte. Eine schleunige Reparatur lag im Interesse des ganzen Landes, denn bei längerer Dauer des Durchmarsches mußten die Truppen auch entsprechend länger verpflegt werden. Es ergingen daher mehrere königliche Verordnungen,[3]) in denen die Ausbesserung der Reichsstraße verfügt wurde. Eine von diesen lautete z. B.:

„Es erfordert die Notdurft, daß die Straße von Hof bis Reichenbach, soweit sie Unsere Lande berührt, hergestellt und in den Stand gesetzt werde, daß auch Artillerie auf selbiger, ohne in ihrem Marsche wegen Unfahrbarkeit der Straße aufgehalten zu werden, ungehindert fortzuschaffen sei."

Der Kreishauptmann des Vogtlandes wurde selbst mit der Oberaufsicht über den Fortgang der Ausbesserungsarbeiten betraut. Als er die Übelstände beseitigt hatte, bat er,[4]) solange die Witterung es erlaube, den Bau auf der Reichsstraße fortsetzen zu

[1]) HStA loc 2474, Vol. XXIV No. 1870, 1906, 1998, 393.
[2]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 61 ff.
[3]) HStA loc 2500, Vol. XXVII No. 1865.
HStA loc 2308; Acta, den Krieg zwischen Frankreich und Deutschland betreffend. Vol. VI.
[4]) HStA loc 2500, Vol. XXVII Nr. 1865.

können, damit die angestellten Arbeiter nicht plötzlich erwerbslos würden. Das Gesuch wurde aber abgelehnt.

Es mangelte nicht am guten Willen, denn der König tat sein möglichstes zur Hebung des Straßenwesens, sondern am Gelde[1]). In dieser Verlegenheit kam das Finanzkollegium auf den alten Gedanken zurück, die Chausseegeldersätze zu erhöhen. Es berichtete darüber an den König[2]):

Infolge der einer gesunden Entwicklung des Straßenwesens ungünstigen Zeitumstände sei eine Reineinnahme aus den Chausseen noch nicht erzielt worden. Die Einkünfte hätten sich zwar in den letzten Jahren vermehrt, würden aber vom Unterhaltungsaufwande bei weitem übertroffen[3]). Die vielen Militärtransporte hätten sich der Entrichtung von Wegegeld entzogen, Handel und Gewerbe seien durch den Krieg niedergehalten, einige Chausseegelderkassen sogar von fremden Truppen geplündert worden. Der Satz[4]) von 1 gr pro Pferd sei schon vor 20—30 Jahren, als

[1]) HStA loc 2474, Vol. XXIV Nr. 1613.
HStA loc 2474, Vol. XXV (zum 30. Mai 1807).
HStA loc 2475, Vol. VII (zum 14. Februar 1807).

[2]) HStA loc 2475, Vol. VII (zum 14. Februar 1807).

[3]) HStA loc 2475, Vol. VII (zum 14. Februar 1807).

Tabellarische Übersicht,

wie sich bei jeder Chaussee das Einkommen an eingelieferten Chaussee-Überschußgeldern, nach der Zahl der darauf befindlichen Einnahmen, gegen den zum Unterhalt erforderlich gewesenen Aufwand, in den 6 Jahren, von 1801 bis mit 1806 verhalten hat.

	plus	minus		
a) Budißiner Straße . . .	17301 rtl	13177 rtl	+	1 Einnahme
b) Hainsche „ . . .	5060 „	6559 „	—	1 „
c) Meißner Straße (Dresden-Leipzig)	48312 „	48378 „	—	9 Einnahmen
d) Frankfurter und Salz-Straße	63259 „	73088 „	—	8 „
e) Coburger Straße . . .	5949 „	6534 „	—	2 „
f) Reitzenhainer Straße .	25720 „	26554 „	—	4 „
g) Silberstraße	659 „	—	+	1 Einnahme
h) Straße Gefell-Hof . .	553 „	682 „	—	1 „
i) Pirnaische Straße . .	1688 „	2672 „	—	2 Einnahmen
Sa.:	168501 rtl	177644 rtl		

also 9143 rtl minus, so gemeinjährig **1523** rtl **20** gr beträgt.

[4]) HStA loc 2475, Vol. VII (zum 14. Februar 1807).

⊙ Chausseegelder-Rolle.

1. Für jedes, vor beladene Wagen, besetzte Kutschen, Chaisen, Schlitten und sonstiges Geschirr gespannte, oder hinter

die Fuhrlöhne und Materialien kaum die Hälfte dessen betragen hätten, was sie jetzt kosteten, festgesetzt worden. Ferner kämen in Sachsen auf eine Meile 16000 Ellen, in benachbarten Ländern aber, wo ungefähr die gleichen Tarife beständen, nur 12000 oder auch 13278 Ellen. Endlich könnte man vermuten, daß die Fuhrleute seit etlichen Jahren weit mehr als sonst auflüden. Eine kleine Erhöhung des Wegegeldes sei daher vollständig am Platze und würde sicherlich, wenn die Regierung dafür ein schnelles und gefahrfreies Fortkommen auf den Straßen verbürge, ohne großen Widerspruch ertragen werden.

Das Finanzkollegium machte nun den Vorschlag, den Satz von 1 gr pro Pferd auf 1 gr 6 ₰, sowie von 1 gr 3 ₰ für jedes

1 gr — und neben selbigem angebundene Pferd, oder anderes Zugvieh, mit Inschluß der Extraposten und Kurierpferde, ingleichen für jedes Reit-, Hand-, Koppelpferd, sowohl für jedes ausländische

1 gr — größere Tier, z. B. Kameel, Bär usw., wenn solches nicht auf dem Wagen herumgeführt wird,

1 gr 3 ₰ 2. für jedes Pferd im befrachteten oder unbefrachteten zweirädrigen Karren,

— 6 ₰ 3. für einen uneingespannten Ochsen, für eine Kuh, einen Esel.

4. In den der Stadt zunächst gelegenen Einnahmen,

— 3 ₰ { für jedes eingespannte Stück Zugvieh, womit Dorfbewohner Produkte zur Stadt fahren, excl. alles Lohnfuhrwerkes,
für jeden beladenen Schubkarren,
für ein Schwein, Kalb, Schaf, Fohlen, für eine Ziege, einen Bock. }

Lämmer, Spanferkel, junge Ziegen gehen frei.

Befreiungen.

1. Alle königlichen und prinzlichen Wagen und Pferde.
2. Ordinäre Posten und Estafetten.
3. Leergehende Extraposten und dergleichen Pferde.
4. Regimenter und Kommandos in Kriegs- und Friedenszeiten, nebst dem dazu gehörigen Fuhrwerke.
5. Vorspann- und Frondienst leistende Untertanen, so königliche Militärsachen und Magazingetreide, ingleichen Wildpret, Jagdzeug, Zinsgetreide, Baumaterialien, Holz etc. an- und abführen, und sich, daß sie wirklich Frondienste leisten, mit richtigen Spannzetteln legitimieren.
6. Das Zug- und anderes Vieh der Besitzer der an der Chaussee gelegenen Grundstücke, wenn solches zu Bestellung und Benutzung derselben gebraucht, oder über die Chaussee getrieben wird, insofern dieses ohne Berührung der Chaussee nicht geschehen kann.
7. Zugvieh, wenn es bei dem Bau und der Unterhaltung der Chaussee gebraucht wird.
8. Alle Feuer- und Löschungsfuhren.
9. Diejenigen, so Freizeichen produzieren.

Pferd im zweirädrigen Karren auf 2 gr zu erhöhen[1]). Der andere Gedanke, die Einnahmestellen enger zusammen zu rücken, fand keinen Anklang, da dann mehr Chausseehäuser gebaut und mehr Einnehmer besoldet werden mußten.

Der König ging auf den Vorschlag des Finanz-Kollegiums ein und genehmigte am 21. März 1807 die Erhöhung der beiden Sätze.[2]) Eine weitere Änderung des Tarifes erfolgte[3]) am 10. Juni 1809, und zwar wurde der Satz von 3 ₰ vom Stück Zugvieh, mit dem die Landleute ihre Produkte in die Stadt schafften, auf 6 ₰ erhöht. Die Aufbesserung der Finanzen war das Ziel aller dieser Maßnahmen. Einen Vorschlag[4]) wies jedoch die Regierung stets zurück, nämlich den, bei der Geldnot der königlichen Kassen die nötigen Chausseebaue durch Privatunternehmer ausführen zu lassen, denen dafür auf einen mehrjährigen Zeitraum (20 Jahre oder auch mehr) die Erhebung des Wegegeldes zu überlassen sei. In anderen Ländern (Östreich und Bayern) wendete man dieses Mittel mit Erfolg an. Die sächsische Regierung ließ sich aber darauf nicht ein, da sie die Leitung des Straßenwesens, eines so wichtigen finanziellen und

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII (zum 14. Februar 1807).

♂ Chausseegelder-Rolle.

1 gr 6 ₰	1. Für jedes eingespannte, sowie für jedes hinter oder neben dem Wagen angebundene Pferd mit Einschluß der Extrapost- und Kurierpferde,
1 gr —	2. für jeden eingespannten Ochsen oder Kuh, ingleichen für jedes Reit-, Koppel- oder Handpferd auch sonst leergehende Pferd, sowohl für jedes ausländische größere Tier, z. B. Kameel, Bär usw., wenn solches nicht auf dem Wagen herumgeführt wird,
2 gr —	3. für jedes Pferd im befrachteten oder unbefrachteten zweirädrigen Karren, sowie für jedes hinter oder neben selbigem angebundene Pferd,
— 6 ₰	4. für einen uneingespannten Ochsen, für eine Kuh, für einen Esel.
— 3 ₰	5. In der, der Stadt zunächst gelegenen Einnahme, für jedes eingespannte Stück Zugvieh, womit Dorfbewohner Producte zur Stadt fahren, excl. allen Lohnfuhrwerkes, 6. für jeden beladenen Schubkarren, für ein Schwein, Kalb, Schaf, Fohlen, für eine Ziege, einen Bock.

Lämmer, Spanferkel, junge Ziegen gehen frei.

[2]) HStA loc 2474, Vol. XXV (zum 21. März 1807).
HStA loc 2475, Vol. VII S. 23.

[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 29.
(siehe Rolle unter ♂ zu Punkt 5).

[4]) HStA loc 6538, Vol. V S. 186.

politischen Faktors, selbst in der Hand behalten wollte. Bereits im Jahre 1792[1]) war einmal von einer Verpachtung der Straßenbaue die Rede gewesen. Die Regierung hatte bereits damals im Prinzip den Gedanken verworfen, doch gestattet, daß in einzelnen besonderen Fällen, allerdings auf eine kurze Reihe von Jahren und unter genauester Aufsicht der Straßen-Kommissare, der Wegebau an „völlig zuverlässige, mit hinlänglichen Kenntnissen versehene und an dem guten Zustande der Straßen ein eigenes Interesse habende Personen" verdungen werden könnte. In den meisten Fällen aber wurden die Wege auf fiskalische Kosten gebaut. Diese steigerten sich von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1810[2]) z. B. forderte man für das Straßenwesen eine Summe von 100 000 Tlr., um das im Jahre 1809 Versäumte nachholen zu können. Um dem Verlangen den nötigen Nachdruck zu verleihen, stellte man dem König vor:[3])

„Gute Straßen sind ein so anerkannt wesentliches Erfordernis einer guten Staatsverwaltung, daß es in mehr als einer Hinsicht wünschenswert ist, daß auch die chausseemäßige Herstellung der wichtigsten Straßen zu stande gebracht werde, damit nicht dieses Land, das noch dazu hauptsächlich durch den Handel und durch den Vertrieb seiner Produkte sich auf einer Stufe des Wohlstandes erhalten kann, in Ansehung der Straßen gegen andre Länder so weit zurückbleibe". Infolge der vielen Unterbrechungen der Arbeiten durch Krieg und der unregelmäßigen Geldbewilligungen, die nicht nach dem wahren Bedürfnis, sondern nach Beschaffenheit der Kassen, bisweilen erst in der Mitte des Jahres erfolgt seien, befänden sich noch viele Straßen in einem schlechten Zustande. Daher sei, zumal da der Friede wiederhergestellt sei, und die großen Militärausgaben nun wegfielen, die Bitte um 100 000 Tlr. ganz am Platze. Der König verfügte zwar in seiner Antwort[4]) vom 31. März 1810, daß die Anlegung neuer Chausseebaue in diesem Jahre unterbleiben solle, förderte aber durch reichliche Geldbewilligungen den weiteren Ausbau des Wegenetzes. Allein im Meißner Kreise wurden 9 1/2 Meile Chaussee (reichlich 86 km) hergestelllt.[5])

[1]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f (zum 3. Oktober 1792).
[2]) HStA loc 2500, Vol. XXVII No. 311, 1816.
[3]) HStA loc 2500, Vol. XXVII No. 311, 1816.
[4]) HStA loc 2500, Vol. XXVIII No. 593, 1816, 311, 496.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 67 ff.

Bei dieser regen Bautätigkeit machte sich in obigem Bezirke ein Chaussee-Inspektor nötig.[1] Zur Unterstützung des Antrages stellte man dem König vor,[2] daß in Östreich aller 9 Meilen ein berittener Kommissar, aller 3 Meilen ein Pikeur und auf jeder Viertelmeile ein Chaussee-Knecht, desgleichen in den preußischen Staaten, außer der Intendantur, auf einer Strecke von 6 bis 8 Meilen ein Chaussee-Inspektor mit 600 ℛ Gehalt, und eine hinreichende Anzahl von Chaussee-Knechten mit Livree, Besoldung und freier, an der Straße gelegener Wohnung angestellt wären.

Der bisherige Straßenbau-Aufseher im Meißner Kreise, Bormann, wurde, da das Wegenetz seines Bezirkes bereits 16 Meilen betrug, am 16. März 1811 in Anbetracht seiner langjährigen Verdienste um das meißnische Straßenwesen zum Chaussee-Inspektor befördert.[3]

Zu einer längeren Erörterung kam es wegen der durch den Plauenschen Grund führenden Kohlenstraße.[4] Diese trat in eine ständig wachsende Konkurrenz mit der alten Reichsstraße, sodaß die Regierung den Entschluß faßte, diese von ihrem bisherigen Kurse über Gorbitz, Kesselsdorf weg und durch den Plauenschen Grund, der durch den lebhaften Kohlenvertrieb eine große Bedeutung für das industrielle Leben des Landes hatte, zu verlegen. Dagegen protestierten einige Schenkwirte von Altfranken, mit der Begründung, daß ihre Gasthöfe bei Verlegung des Weges eingehen würden. Auch baten Rat und Bürgerschaft von Wilsdruff um Beibehaltung des ursprünglichen Straßenverlaufs, da sonst eine gedeihliche Fortentwicklung der Stadt ernstlich gefährdet sei. Nach einer vom König angeregten Untersuchung, welcher Weg für den Verkehr am vorteilhaftesten sei, entschied man sich für den alten Straßenzug, der nun in einen brauchbaren Zustand gesetzt wurde. Bis zur Löbtauer Brücke vor den Toren Dresdens liefen die Kohlen- und Reichsstraße zusammen. Dann trennten sich die beiden Wege. Das Chausseehaus, das sich am Kreuzungspunkte befand, lag sehr günstig, da es für beide Straßen als Einnahmestelle gebraucht werden konnte.[5]

---

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 68.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 68 ff.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 68.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 93 ff.
HStA loc 2500, Vol. XXVIII No. 465, 466, 2701.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 93 ff.

Bei der Anlage von Chausseehäusern kam es vor allen Dingen darauf an, einen möglichst großen Teil der Straße zu übersehen und besonders scharf die von der Chaussee abzweigenden Neben- oder Schleifwege im Auge zu behalten, auf denen die Fuhrleute mit Vorliebe die Einnahmestellen umfuhren.[1] Diese wurden, nicht wie in anderen Ländern mit Aufbietung großer Kosten in prunkvoller Ausführung, sondern auf ausdrücklichen Befehl[2]) des Königs einfach, nur dem praktischen Bedürfnis entsprechend hergestellt.

Die Chausseehäuser standen gewöhnlich 2000 Ruten (9,056 km = 2 Stunden Weges) voneinander entfernt[3]). Doch wurde diese Regel nicht immer eingehalten. Einmal[4]) fehlten z. B. noch 315 Ruten an dem herkömmlichen Maße, und doch war das volle Chausseegeld auf die 1685 Ruten zu entrichten. Den teuren Bau und die kostspielige Unterhaltung gab man als Gründe für diese Bestimmung an. In einem andern Falle,[5]) wo für eine Strecke von 1769 Ruten der volle Satz erhoben wurde, rechtfertigte sich die Regierung wiederum damit, daß gerade die schwierigsten Stücke der Straße, die auch einen erhöhten Kostenaufwand bedingt hätten, chaussiert worden seien.

Einmal ging man in der Herabsetzung der üblichen Entfernung allerdings zu weit[6]). In der Nähe von Groß-Hennersdorf befanden sich auf einer Strecke von 2½ St. Weges drei Einnahmen. Die Bitte der Einwohner um Herabsetzung des Chausseegeldes wurde vom Finanzkollegium abgewiesen, das zwar die Berechtigung des Wunsches anerkannte, aber durch eine Erniedrigung der Sätze keinen Präzedenzfall schaffen wollte. Der König gestattete jedoch, im Gegensatz zu dem Beschluß seiner Behörde, daß in Groß-Hennersdorf ⅔ des tarifmäßigen Satzes erhoben würden, da diese Einnahme nur 1262 Ruten von der nächsten entfernt sei.

---

[1]) C A Band II.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f (zum 12. Januar 1786).
HStA loc 2475, Vol. VII S. 101 ff.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 93 ff.
[3]) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 16. Juli 1803, 4. Februar 1804).
HStA loc 2500, Vol. XXVII Nr. 311.
HStA loc 2500, Vol. XXVIII (zum 31. März 1810).
[4]) HStA loc 2437, Vol. XXIII Nr. 1431.
[5]) HStA loc 2474, Vol. XXIV Nr. 1326.
[6]) HStA loc 2382, Vol. VIII Nr. 2374.

Noch öfters entschied König Friedrich August, dessen Gerechtigkeitsliebe Ungesetzlichkeiten nicht ertragen konnte, selbständig zu gunsten seiner Untertanen[1]). Auch den an seinem Hofe beglaubigten Vertretern fremder Staaten gegenüber zeigte er sich sehr gefällig, indem er am 3. Juni 1810 verfügte,[2]) daß die Gesandten von Frankreich, Österreich, Rußland, Württemberg, Westfalen und Frankfurt auf sächsischen Landstraßen kein Chausseegeld zu entrichten hätten.

Auf Ersuchen[3]) des bayrischen Gesandten wurden einige Straßen, die von Truppenteilen der süddeutschen Staaten, speziell Bayerns, zum Durchmarsch benutzt werden sollten, schleunigst repariert.

Der französische Gesandte forderte[4]) von der sächsischen Regierung die Ausbesserung der beiden Etappenstraßen (Hof-Plauen-Zwickau-Chemnitz-Dresden-Bautzen-Görlitz und Leipzig-Torgau-Lübben-Frankfurt a. O.), die das Land von SW. nach NO. durchzogen, damit der Aufmarsch der verbündeten Truppen nach Rußland rasch von statten gehen könnte. Der König verfügte sofort die nötigen Maßnahmen.

Das militärische Interesse entschied in dieser Zeit allein, ob dieser oder jener Chausseebau in Angriff zu nehmen sei. Jeder andre Gesichtspunkt mußte unter diesen Umständen zurücktreten. Daher unterblieb[5]) auch die chausseemäßige Herstellung der Straße von Bautzen nach Löbau, die man in der Absicht beantragt hatte, diese Stadt, die für den Postverkehr und als Getreidemarkt für das Lausitzer Gebirge sehr wichtig war, an die Hohe Landstraße und deren Verkehr anzuschließen.

Noch manch andere Straße gab es, deren Ausbesserung, so nötig sie im Interesse der Landeseinwohner auch war, unterbleiben mußte, denn die Zeitumstände waren einer tatkräftigen Hebung des Straßenwesens nicht günstig. Die Kassen bargen

[1]) HStA loc 2382, Vol. VIII Nr. 3186.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 2854.
HStA loc 2475, Vol. VII, S. 437ff., 167ff.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 31ff., 51, 63ff.
[3]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 300.
[4]) HStA loc 6538, Vol. V, S. 303.
HStA loc 6372, die chausseemäßige Herstellung der Etappenstraßen betreffend.
[5]) HStA loc 2500, Vol. XXIX Nr. 311, 284, 942.
HStA loc 2501, Vol. XXX Nr. 52.

kein Geld, der König wünschte[1]) möglichste Ersparnis, dazu kam im Jahre 1813 der Krieg wieder über das arme Land und vernichtete in kurzer Zeit, was in harter, langjähriger Arbeit für den Ausbau des Wegenetzes geleistet worden war. Doch kaum hatte man den Feind vom sächsischen Boden vertrieben, da regte sich bereits wieder das Interesse für die zu Grunde gerichteten Landstraßen. Das Finanzkollegium bat[2]) „im Interesse der militärischen und kommerziellen Bedeutung guter Verkehrswege" das General-Gouvernement, das seit der Schlacht bei Leipzig und der Gefangennahme des Königs die Regierung in Sachsen führte, um Unterstützung in Straßenbausachen. Diese ward auch genehmigt, denn das Gouvernement erklärte[3]) am 14. Dezember 1813, es sähe sich von der Notwendigkeit überzeugt, daß sowohl die Militär-, Etappen-, Post- und Kommerzialstraßen sobald als möglich in fahrbaren Stand gesetzt und darin erhalten würden. Der Beschlag auf die Kammerbaukasse ward aufgehoben, und das Finanzkollegium erhielt, zum größten Segen für das Land, wieder freie Verfügung über den Straßenbaufonds.

Kapitel V.

Sächsisches Strassenwesen von 1814 1831.

Noch ehe die Entscheidung über das Schicksal Sachsens gefallen war, trat im Jahre 1814 die Hilfs- und Wiederherstellungskommission[4]) ins Leben, der man gewisse Summen überließ, die sie völlig unabhängig vom General-Gouvernement verwenden konnte. Ihrer Bestimmung nach ähnelte sie ganz der Restaurationskommission vom Jahre 1762.

Auch König Friedrich August wandte, alsbald nach seiner Rückkehr (1815), der Hebung des zerrütteten Straßenwesens sein volles Interesse zu. Allerdings hatten sich die Verhältnisse durch

[1]) HStA loc 2500, Vol. XXIX Nr. 942.
[2]) HStA loc 34387, Rep. XLI Nr. 255h (zum 1. Dezember 1813).
[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI Nr. 255h (zum 14. Dezember 1813).
[4]) Böttiger-Flathe; Band III S. 243.

die Gebietsabtretungen[1]) etwas geändert. „Die wesentlichen Quellen des Landes, das, je kleiner es geworden, umso vollkommener in sich werden müßte, lagen nur noch in dem ausgebreiteten Fabrikwesen und Handel, in der Industrie, dem Gewerbefleiß und der Sparsamkeit der Einwohner begründet.“ [2]) Daher mußte „gerade diese Tendenz der Nation vom Staate befördert werden, in Erleichterung der Kommunikation, im Straßenbau und in sorgfältiger Erwägung und Anwendung aller vorzüglichen den Handel und das Fabrikwesen befördernden Hilfsmittel das Wesentliche seiner Fürsorge bestehen.“ Die erste Straße, an deren Chaussierung man heranging,[3]) war die von Bautzen über Dresden und Oschatz nach Leipzig führende, die „das ganze Königreich durchschnitt und sämtlichere wichtigeren Städte berührte.“ Auf diesem wichtigen Straßenzuge bewegte sich der gesamte Durchgangsverkehr zwischen Polen, Schlesien und Leipzig, und da sich Preußen bemühte, diesen Transithandel auf sein Gebiet zu verlegen, war eine schleunige Herstellung der Bautzen-Dresden-Oschatz-Leipziger Chaussee notwendig. Der König bewilligte dazu 45000 ℛ, desgleichen 15000 ℛ für die Ausführung des Straßenbaues von Bautzen über Löbau nach Reichenbach, der im Jahre 1812 aus finanziellen Gründen hatte unterbleiben müssen.[4])

Es ergab sich nun ein von der Hohen Landstraße, die von ihrer alten Bedeutung immer mehr verlor,[5]) da sie die Residenz nicht berührte, wesentlich verschiedener Straßenzug als Hauptader für Handel und Verkehr der sächsischen Lande, nämlich von Görlitz über Reichenbach, Löbau, Bautzen, Dresden, Meißen, Oschatz nach Leipzig.

Für das Jahr 1817[6]) verlangte der König, um das Geldbedürfnis auf einmal zu übersehen, eine genaue Angabe aller

[1]) Thüringischer, Kur-Kreis, Niederlausitz, Teile der Oberlausitz an Preußen,
Neustädter Kreis an S.-Weimar.
Die alte Mark Meißen und einige kleine Nachbargebiete (ungefähr 272 □-Meilen) bildeten nun das Königreich Sachsen.
Kaemmel, Sächs. Geschichte, S. 125.

[2]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 52.

[3]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 52, 245.

[4]) HStA loc 2500, Vol. XXIX No. 311.
HStA loc 2501, Vol. XXX No. 52, 210.

[5]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 52.

[6]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 3331.

notwendigen Straßenbauten. Es wurden dann im Laufe des Jahres die Straßen Löbau-Hochkirch, Dresden-Meißen, Zwickau-Neumark und einige andere, die in dem vom Finanz-Kollegium eingelieferten Berichte[1]) (vom 29. Januar 1817) als schadhaft angeführt waren, chausseemäßig hergestellt.[2]) Die zum Besten der notleidenden Untertanen im Erzgebirgischen Kreise vorgenommenen Straßenbaue sind bereits erwähnt worden.[3]) Auch im Vogtland kamen derartige Hilfsbaue zur Ausführung, und zwar, wie es in den Akten heißt,[4]) „zur Beschäftigung der Arbeitslosen und zur Hebung der Moralität.“ Der Alaunberg bei Reichenbach i. V., sowie der Hospitalberg bei Plauen wurden chausseemäßig abgetragen.[5]) Früher liefen die Straßen über den Kamm eines Berges hinweg, ohne daß man zuvor zur Verminderung der Steigung Unebenheiten des Terrains beseitigt hätte. Die Belastung der Frachtwagen wurde natürlich dadurch stark eingeschränkt.[6])

Ferner verlegte[7]) man noch im Jahre 1817 die über Dölitz und Lösnig führende Straße Borna-Leipzig über die Dörfer Göhren, Wachau, Probstheida. Die dadurch geschädigten Gastwirte, sowie die Besitzer der Rittergüter Krostewitz, Dölitz und Lösnig erhielten einige Erleichterungen bei Entrichtung des Wegegeldes.

Im Jahre 1818 kamen auf der Bautzner, der Reichs- und der Dresden-Meißner Straße Chaussierungsarbeiten zur Ausführung.[8]) Dagegen blieben die für die Steinkohlenabfuhr wichtige Straße Wilsdruff-Nossen,[9]) auf der dem kohlenarmen sächsischen Tieflande dieser wertvolle Brennstoff zugeführt wurde, sowie die dem Post- und Meßverkehr dienende Chaussee von Leipzig über Halle auf Magdeburg zu, die bis zu dem Orte Großkugel durch

[1]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 286.

[2]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 286.
HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1397, 1361, 1499, 1500.

[3]) S. o. S. 39.

[4]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1361.

[5]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1919, 1500.

[6]) Friedrich, Die Verkehrsmittel usw.; Band I, S. 18.
Leipziger Intelligenz-Blatt vom Jahre 1763, No. 23.
Ökonomische Nachrichten Stück 133, Leipzig 1759.

[7]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 1018.
HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1404.

[8]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 74, 1817.

[9]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 2046, 2807.

sächsisches Gebiet lief,[1]) trotz mehrfacher Petitionen[2]) unberücksichtigt. Erst im nächsten Jahre gelangte ein kleines Stück dieser Halleschen Straße, und zwar von Leipzig bis zum Gasthof von Klein-Modelwitz, zur Chaussierung.[3]) Auch ward eine gute Verbindung der Stadt Berggieshübel mit der nahen böhmischen Grenze hergestellt.[4])

Im Jahre 1820 war es besonders die den Verkehr Leipzigs mit dem Süden und Westen von Deutschland vermittelnde Altenburger Chaussee[5]) (Leipzig—Borna—Altenburg—Zwickau—Reichenbach—Plauen usw.), auf deren Herstellung eine größere Summe verwandt wurde. Daneben nahm man auf der Bautzner, Reitzenhainer, Kohlen- und Reichsstraße Ausbesserungsarbeiten vor.[6])

Am Anfang der 20er Jahre des 19. Jahrhunderts gab es in Sachsen ungefähr 100 Meilen Staatsstraßen, von denen „vor der Regierung Friedrich Augusts noch nicht eine vorhanden war“.[7]) Rechnet man die Meile zu 9,056 km, so findet man, daß das sächsische Straßennetz um das Jahr 1820 eine Ausdehnung von reichlich 900 km hatte.

Das Anwachsen der Landstraßen hatte aber auch die unangenehme Folge, daß Reibereien und Beschwerden kein Ende fanden. Hatte sich die Regierung früher, soweit es möglich war, bemüht, den Wünschen ihrer Untertanen entgegenzukommen, so konnte sie jetzt, wo den Anforderungen der Zeit entsprechend das Ziel höher gesteckt war, nicht mehr auf partikulare Interessen einzelner Grundbesitzer Rücksicht nehmen. Sie verlangte Unterordnung unter das Ganze.

Meist handelte es sich bei den Eingaben um die Befreiung vom Wegegelde.[8]) Wurde diese nicht gewährt, so suchte man sich durch allerlei Betrügereien der Bezahlung zu entziehen. Entweder umging man die Einnahmestellen, oder fuhr zwischen

[1]) HStA loc 2500, Vol. XXVII No. 1816.
[2]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 991, 1350.
[3]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 2998.
[4]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 225.
[5]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 225, 182, 16.
[6]) HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 182, 16.
[7]) HStA loc 34544, Rep. XLI No. 400.
Schumann; Band IX, S. 750.
Süßmilch, S. 126.
Friedrich, Band I, S. 19.
[8]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 101 ff.

zweien, ohne Chausseegeld zu entrichten, hin und her und kehrte, den Einnehmern zum Hohne, kurz vor der Barriere jedesmal wieder um. Als Antwort auf diese Ungehörigkeiten ward von der Regierung eine Strafliste[1]) aufgesetzt und, jedem Fuhrmann sichtbar, an den Einnahmestellen ausgehängt. Zugleich stellte man den Grundsatz auf,[2]) daß „derjenige, welcher die Barriere passiert, ohne Unterschied, ob er sich der Chaussee auf eine lange oder kurze Zeit bedient, das volle Chausseegeld zu entrichten hat“. Nun versuchten die Fuhrleute mit andern Mitteln, sich der Bezahlung des Wegegeldes zu entziehen, indem sie ihren Ansprüchen eine scheinbar rechtlich begründete Basis gaben. In einer Eingabe[3]) vom 20. Juni 1816 sprach man den Wunsch aus, daß für die an demselben Tage Zurückkehrenden die Chaussee offen bliebe, und berief sich dabei auf das Chaussee-Reglement[4]) vom 1. Mai 1804, dessen § 5 lautete: „Wer die Chaussee binnen 24 Stunden mehr als einmal passiert, hat das Chausseegeld auf dem Hinwege jedesmal zu entrichten, ist aber auf dem Rückwege allemal frei, es wäre denn, daß er das letzte Mal nach 12 h Abends zurückkehrte. Wer aber die Chaussee nur einmal passiert, und das Chausseegeld auf dem Hinwege bezahlt hat, ist, insofern er solche an dem nämlichen

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 164.

Strafen.

1. Wer die Chaussee-Einnahme umfährt, umreitet oder umtreibt, ingleichen wer ohne Anmeldung vorbeifährt, reitet oder treibt, oder Pferde, um das Chausseegeld zu hinterziehen, vor Berührung der Einnahme ausspannt, zahlt . . . .
außer dem einfachen Satz dessen zwölffachen Betrag,
2. Wer eine Barriere eigenmächtig öffnet, zahlt . . . . 3 Tlr.,
geschieht solches mit Gewalttätigkeit . . . . 5 „ ,
5. Wer auf den Fußsteigen fährt, zahlt . . . . 1 „ ,
7. Wer in einem schon eingefahrenen Gleise fortfährt, zahlt . . 4 gr.,
10. Wer ein Rad mit der Kette einhemmt, zahlt . . . . . 1 Tlr. 8 gr.,
11. Wer Glas, Scherben, Mist etc. auf die Chaussee bringt, zahlt 16 gr.,
13. Wer sein Freizeichen an nicht Befreite verleiht und dadurch Unterschleife veranlaßt, ist des Freizeichens verlustig; der selbiges gebraucht, zahlt . . . . 1 Tlr.,
14. Wer den entgegenkommenden oder nachfolgenden Wagen auf gegebenes Zeichen nicht sofort auf das halbe Gleis zur rechten Hand ausweicht, zahlt . . . . 1 Tlr.

[2]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 101 ff.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 109 ff.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 111.

Tage vor 12 h Abends wieder passieret, und sich mit dem beim Hinwege erhaltenen Zettel legitimiert, auf dem Rückwege frei".

Da aber der Reisende seinen Zettel jedesmal an der nächsten Einnahme, die er passierte, abgeben mußte, so legte das Finanz-Kollegium, dem es natürlich auf einen möglichst hohen Gewinn ankam, diesen Paragraphen so aus, daß der Heimkehrende nur an der letzten, beim Rückwege also ersten Einnahmestelle von Entrichtung des Chausseegeldes frei war. Gegen diese Deutung wurde laut protestiert und beantragt, [1]) daß „das Offenstehen der Einnahmen für die an dem nämlichen Tage vor 12 h Abends wieder zurück Passierenden auf sämtliche Einnahmen, welche auf dem Rückwege vor 12 h Abends wieder betroffen würden, zu erstrecken sei". Der Geheime Rat selbst nahm Partei für die Untertanen. Er machte auf das Drückende der Einrichtung aufmerksam und meinte, man müsse in diesem Punkte entgegenkommen, zumal da auch in anderen Staaten die Einnahmen für die Heimkehrenden binnen 24 Stunden unbeschränkt offenständen. Auf diese Vorstellungen hin gab das Finanz-Kollegium endlich nach und setzte fest, [2]) daß „die von allen Seiten mit Abgaben belasteten Untertanen wenigstens die schon früher vorgekommene bis Nachts 12 h dauernde Befreiung von allen Chausseegeldern auf dem nämlichen Rückwege wieder zugestanden bekämen".

Im Anschluß hieran wurden einige andre deutsche Länder zum Vergleich herangezogen. In Württemberg [3]) z. B. trat der wesentliche Unterschied ein, daß „Inländer, solange sie im Inlande reisten, gar kein einzelnes Chausseegeld zahlten, sondern nach Maßgabe ihres Gewerbes Chausseegelds-Patente lösten oder ein jährliches Surrogat zahlten". Auch Ausländer, welche die Grenze berührten, genossen den großen Vorteil, daß sie beim Eintritt oder Austritt eine einmalige Summe zahlten und sodann auf der weiteren Strecke ihrer Reise nicht weiter belästigt wurden. Diese Einrichtung war aber wegen der mit ihr verbundenen Verminderung der Chausseegelder-Einnahmen für Sachsen, das nach schweren finanziellen Schlägen vor allen Dingen Geld brauchte, kaum zu empfehlen. Vielmehr schien

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 109 ff.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 115.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 117.

der Weg, der in Östreich [1]) eingeschlagen wurde, am vernünftigsten zu sein, daß nämlich alles Fuhrwerk, das an demselben Tage vor 12 h Abends über dieselbe Chaussee-Einnahme leer zurückfuhr, von nochmaliger Entrichtung des Geldes frei war, denn belastetes Fuhrwerk ruinierte die Straßen mehr als leeres. Der König nahm diesen Gedanken auf und befahl dem Finanz-Kollegium, es solle ihm Vorschläge machen, wie man bei den bestehenden Sätzen das schwere und leichte Fuhrwerk berücksichtigen könne. Die Beamten nahmen sich aber mit der Erledigung dieser Angelegenheit Zeit, da ein finanzieller Nachteil damit verbunden war.

Da die Stände in dem Entgegenkommen, das die Regierung, sowie der Geheime Rat ihnen zeigte, eine Anerkennung ihrer Forderungen sahen, unternahmen sie weitere Schritte, in der Hoffnung, noch andre Vergünstigungen zu erlangen. Unter anderem brachten sie im Jahre 1818 den Antrag [2]) ein, daß „den in der Nähe von Chausseehäusern liegenden Ortschaften eine gänzliche Befreiung von Entrichtung des Chausseegeldes zuzugestehen sei, da sie außerdem wegen der vielen und täglichen Fuhren auf ihre außerhalb des Schlages liegenden Felder gar zu sehr prägraviert würden"; ferner daß „den Grundbesitzern für Abtrennung von Grund und Boden zu den Straßen nicht nur, wie § 1 Kap. I des Straßenbaumandats vom 28. April 1781 bestimme, dann, wenn das abgetretene Stück über zwei Metzen Aussaat betrage, sondern auch dann eine Entschädigung zu gewähren sei, wenn es weniger enthalte, und daß diese Entschädigung nicht nach der Feldtaxe, sondern nach Ruten und wirklicher Nutzung" bestimmt würde. Drittens beantragten die Stände, daß „durch ein Generale die Aufrichtung von Wegweisern und Ortstafeln auf Kreuzwegen oder, wo es sonst erforderlich sei, anbefohlen werden möge".

Zum ersten Punkte bemerkte das Finanzkollegium, unterstützt von den meisten Kreishauptleuten, daß für die in der Nähe von Chausseehäusern liegenden Ortschaften bereits Vergünstigungen beständen [3]), daher der ständische Antrag abgelehnt werden

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 117 ff.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 145 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII, S. 27.
[3]) S. o. S. 44. (HStA loc 2475, Vol. VII [zum 14. Februar 1807]).
Chausseegelder-Rolle ♂.
Nr. 5: abgeändert am 10. Juni 1809 auf 6 ₰. Ferner Nr. 6: der Befreiungen.

müßte. Den zweiten Punkt erkannte das Kollegium als billig an. Die Kreishauptleute sprachen sich dahin aus, man solle besonders auf die Größe des Grundstücks achten, von dem der Boden weggenommen würde. Ein kleiner Besitzer würde nämlich durch den Verlust eines auch nur unbedeutenden Teiles seiner Besitzungen, für den er wegen der geringen Ausdehnung nicht einmal eine Entschädigung erhalte, schwerer geschädigt als ein begüterter Grundbesitzer, dem man das gleiche Stück Land wegnähme. Der König traf dann seine Entscheidung dahin[1]), daß jedes zum Straßenbau abzutretende Stück Landes in der Entschädigungssumme nach dem wahren Ertragswerte abgeschätzt, der Verlust aber nicht nach der Aussaat, sondern nach dem Flächeninhalte ausgemittelt würde, „dergestalt, daß 12 achtellige Quadratruten[2]) (ca. 250 qm) einer Metze Aussaat gleichgeachtet würden". Diese Verfügung ward als Allerhöchstes Mandat[3]) unter dem 4. Januar 1820 in der Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen veröffentlicht, desgleichen unter dem 29. Januar 1820 das Generale[4]) über die Einrichtung von Wegweisern. Diese sollten den nächsten Ort, die nächste größere Stadt, sowie die Entfernung bis dahin anzeigen. Derartige Angaben hatten besonders für militärische Zwecke einen großen Wert. Ferner sollten die Wegweiser vier Ellen (2,26 m) hoch sein, 8—10 Zoll (18/20 cm) im Durchmesser haben und aus Fichten- oder Kiefernholz bestehen.

Eine andre überaus wichtige Neuerung war die Einführung breitfelgiger Wagenräder[5]). Diese nützliche Einrichtung wurde der sächsischen Regierung am 6. Oktober 1819 von der bayrischen mitgeteilt und zur Nachahmung empfohlen. In Bayern hatte man nämlich seit dem Jahre 1812 — „als ein Hauptmittel, die gebauten Landstraßen mit weniger Kosten in besserem Stand zu erhalten" — breite Radfelgen für schweres Güterfuhrwerk vorgeschrieben. Diese Radfelgen mußten bei einer Ladung

von 61—80 Zentnern wenigstens 4 Zoll,
„ 81—100 „ „ $5\frac{1}{2}$ „ ,
„ 101 Zentnern und darüber „ 7 „ breit sein.

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 167 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII, S. 89.
[2]) Fickert, S. 25. 1 Quadratrute = 4,528 · 4,528 = 20,503 qm.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 175 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII, S. 99, 112.
[4]) HStA loc 6539, Vol. VII, S. 99, 112.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 190 ff.

Im Jahre 1817 hatte bereits der sächsische Chausseeinspektor Ulbricht seiner Regierung den Nutzen dargestellt, den die Einführung breiter Radfelgen für die Chausseen und deren Erhaltung haben würde, denn die oft übermäßig schwer beladenen Frachtwagen mit ihren schmalen Radfelgen schnitten tiefe Gleise in die Straßen ein, die nur mit großer Mühe wieder einzuebnen seien. Ulbricht empfahl als Vorbild eine Felgenbreite von 6 Zoll und verwies auf ähnliche Bestimmungen in andern Ländern. In Frankreich[1]) war der Gebrauch schmaler Radfelgen an Frachtwagen verboten, und für jedes Ladegewicht eine bestimmte Felgenbreite vorgeschrieben. Zur Vermeidung von Unterschleifen gab es an verschiedenen Orten Brückenwagen (ponts à bascule), auf denen die Wagen gewogen wurden.

Im Hannöverschen galt folgende Bestimmung[2]):

„Vom 1. Januar 1820 an wird das doppelte Chausseegeld von jedem Fuhrwerke erhoben, dessen Räder mit hervorstehenden Kopfnägeln beschlagen sind; jedes Fuhrwerk mit 6 Zoll breiten zylindrisch geformten Radfelgen aber braucht nur die Hälfte des gewöhnlichen Chausseegeldes zu erlegen, und dasjenige mit 10 Zoll breiten Radfelgen, ist von allen Abgaben frei."

In Preußen[3]) endlich wurde die Sache so gehandhabt, daß alle Fuhrwerke, die mit Kopfnägeln oder Stiften beschlagen waren, die einen Zoll und darüber vorstanden, den doppelten Tarifsatz zahlen mußten.

Unter diesen Umständen glaubte auch König Friedrich August nicht länger zögern zu dürfen, sondern genehmigte[4]) am 12. April 1820, daß, wenn die Felgen 6 Zoll und breiter seien, nur die Hälfte des Chausseegeldes zu entrichten wäre. Dieser Erlaß wurde am 20. Mai 1820[5]) als „Patent, die Ermäßigung des Chausseegeldes für das Frachtfuhrwerk mit breitfelgigten Rädern betreffend" in der Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen veröffentlicht. Der Staat selbst ging seinen Untertanen mit gutem Beispiel voran, indem er bei den Postwagen den Anfang mit der allgemeinen Einführung breiterer Radfelgen machte.[6]).

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 203.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 204.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 143.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 239.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 246.
[6]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 239.

Dagegen unterblieb vor der Hand die vom Könige angeregte Feststellung verschiedener Sätze für schweres und leichtes Fuhrwerk, damit die landesherrlichen Kassen, die durch die Zugeständnisse der letzten Jahre sowieso viel eingebüßt hatten, nicht noch mehr geschädigt würden. Wenn die Chausseen mit der Zeit mehr abwürfen, oder man einen Weg gefunden hätte, den durch niedrigeres Wegegeld bei leichtem Fuhrwerk entstehenden Verlust zu decken, könnte man ja wieder auf die Sache zurückkommen [1]).

Die Regierung war also mit dem finanziellen Ergebnis ihrer seit dem Jahre 1815 gemachten Anstrengungen nicht zufrieden. Doch ließ sie sich dadurch in ihrem Eifer, den darniederliegenden Landstraßen wieder aufzuhelfen, nicht beirren. Vielmehr wurden von 1821—1827 42 Meilen Straße chaussiert [2]). Allerdings handelte es sich dabei meist um Reparaturen auf den am eifrigsten begangenen Wegen des Landes. Neu hinzu kam nur die Chaussierung der Görsdorf—Freiberger Kohlfuhrstraße [3]), sowie der Löbau—Zittauer [4]) und der Leipzig—Delitzscher Straße [5]).

Zu langwierigen Erörterungen kam es wegen des durch die Herrschaft Lichtenstein [6]) führenden Teiles der Reichsstraße [7]). Die sächsische Regierung betonte stets ihr Recht der Oberaufsicht über den ganzen Verlauf der Chaussee, gestand aber dem Fürsten die Erhebung von Wegegeld innerhalb seines Gebietes zu, wenn er für einen soliden Bau und eine gute Unterhaltung der Straße aufkäme. Der Fürst war auch bereit, diese Bedingungen zu erfüllen, weigerte sich aber energisch dagegen, den Anspruch Friedrich Augusts auf Kontrollierung des Chausseebaues durch die

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 239.
[2]) HStA loc 34544, Rep. XLI Nr. 400.
[3]) HStA loc 2490, Vol. XXXII Nr. 872.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 2474.
HStA loc 2475, Vol. VII, S. 372.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 372.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 187.
HStA loc 6539, Vol. VII, S. 222.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII, S. 372.
HStA loc 2490, Vol. XXXII Nr. 873.
[6]) Das Gebiet der Fürsten von Schönburg lag zwischen der Zwickauer Mulde und der Chemnitz, ungefähr 550 qkm groß. Petermann, S. 7.
[7]) HStA loc 2490, Vol. XXXI Nr. 1065.
HStA loc 2490, Vol. XXXII Nr. 873, 1203.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 910, 1743, 285.

königliche Straßenbaukommission anzuerkennen. Da keine Einigung erzielt ward, kam der Bau auf fiskalische Kosten zur Ausführung.

In anderen Fällen kam eine Vereinbarung zustande. So gab z. B. der Rat von Zwickau [1]), einem mit der Regierung getroffenen Abkommen gemäß, zum Straßenbau innerhalb des Stadtweichbildes eine einmalige Summe, während der Fiskus Bau und Unterhaltung übernahm.

Der Stadtrat von Löbau [2]), der sich unter ähnlichen Bedingungen mit der Regierung verständigt hatte, steuerte sogar, außer der einmaligen Gegenleistung, jährlich 30 ℛ zur Unterhaltung der Löbau—Reichenbacher Straße bei. Auch der Rat von Öderan [3]) gab eine Aversionalsumme von 3000 ℛ und ließ jährlich zur Unterhaltung des im Weichbilde Öderans gelegenen Stückes der Reichsstraße ein Quantum Steine unentgeltlich anfahren.

In der zweiten Hälfte der 20er Jahre wurde der Straßenbau ziemlich lebhaft betrieben, auch eine Menge bis dahin unbedeutenderer Wege chausseemäßig ausgebaut. Zugute kamen diese Arbeiten hauptsächlich den Straßen [4]) Dresden—Königsbrück, Berggieshübel—(Peterswalde), Leipzig—Grimma, Herrnhut—Zittau, Leipzig—Eilenburg, Freiberg—Annaberg, Waldheim—Colditz, Reichenbach—Auerbach, Ölsnitz—Adorf—(Eger), Löbau—(Rumburg), Leipzig—Döbeln, Annaberg—(Karlsbad), Waldheim—Rochlitz—Altenburg, Neustadt—Neusalza—Löbau.

Um einen Teil der Stadt Dresden legte man eine Straße an, die in Kriegszeiten zu Kranken- und Pulvertransporten dienen sollte [5]).

Ferner ward „zur gehörigen Förderung der zwischen Dresden und Berlin in Gang gesetzten neuen Eilpost“ das Straßenstück von Großenhain bis zur Landesgrenze chausseemäßig ausgebaut. [6]) Dem gleichen Zwecke, nämlich der Herstellung eines geregelten Postverkehrs, diente die Ausbesserung der Straße von Oschatz

[1]) HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 1382.
[2]) HStA loc 2490, Vol. XXXII Nr. 1618.
[3]) HStA loc 2490, Vol. XXXI Nr. 2861.
[4]) HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 285, 306.
HStA loc 2491, Vol. XXXIV Nr. 130, 270.
HStA loc 2408, Vol. XXXV Nr. 413, 494.
[5]) HStA loc 2491, Vol. XXXIII Nr. 1384.
[6]) HStA loc 2491, Vol. XXXIV Nr. 1468.

nach Grimma,[1]) „damit, wenn die Wurzner Fähre außer Betrieb gesetzt werden muß, die Passage von Dresden nach Leipzig nicht ganz unterbrochen werde." Hoher Wasserstand oder Eisgang machten nämlich oft den Gebrauch der Fähre bei dem Wurzner Muldenübergang unmöglich.

Ein ähnlicher Fall lag bei der Herstellung der Straße von Dresden nach Pillnitz vor.[2]) Diese ward, am rechten Elbufer entlang, über die Dörfer Loschwitz, Wachwitz geführt, „damit, wenn wegen hohen Wasserstandes die Pillnitzer Fähre lahm läge, die Verbindung zwischen Dresden und dem königlichen Schlosse aufrecht erhalten werden könne".

Von rein militärischen Interessen bestimmt war die chausseemäßige Herstellung der zu dem neuen Artillerie-Exerzierplatze führenden Radeburger Straße,[3]) die wegen der schweren Belastung durch Kanonen und Munitionswagen einen festen Bau verlangte.

In dieser Zeit der angestrengtesten Bautätigkeit blieb nur selten eine Petition unberücksichtigt. Erfolgte doch einmal die Ablehnung eines Antrags, so geschah dies nur deshalb, weil sich die Chaussierung nicht als lohnend erwies. So wurde z. B. am 3. Juni 1829 die Wiederherstellung der einst so belebten Hohen Landstraße,[4]) die, wie bereits erwähnt,[5]) in der letzten Zeit viel von ihrer alten Bedeutung verloren hatte, von einigen durch den Rückgang des Verkehrs betroffenen Gemeinden beantragt. Sie beriefen sich dabei auf Artikel V der Kasseler Konvention[6]) vom 24. September 1828, der folgendermaßen lautete: „Die Handelsstraßen, insonderheit diejenigen, welche die Seeküsten mit den Haupthandelsplätzen Deutschlands, sowie mit dem Rhein, dem Main, der Elbe und der Weser, ingleichen diese Handelsplätze mit einander verbinden, sollen von sämtlichen Vereinsstaaten, durch welche dieselben führen, immer vollkommener hergestellt und unterhalten werden."

Die Regierung lehnte aber, da die Leipzig—Oschatz—Dresden—Bautzner Straße den meisten Verkehr an sich gezogen hätte,

[1]) HStA loc 2491, Vol. XXXIV No. 2331, 3314.
[2]) HStA loc 2408, Vol. XXXV No. 1546, 2222.
[3]) HStA loc 2408, Vol. XXXV No. 1582.
[4]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1717.
[5]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 52 (s. o. S. 50).
[6]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1717.

die Chaussierung der Hohen Landstraße ab. Desgleichen unterblieb die von Böhmen und Bayern gewünschte Herstellung der Straße[1]) Ölsnitz—Ebmath—Roßbach—(Asch), da „ihre Ausbesserung eine große Ausgabe sein würde, ohne dem Handelsverkehr Vorteil zu bieten, selbige auch vom Frachtfuhrwerk wenig benutzt würde." Übrigens gäbe es bereits zwei Verbindungen mit Bayern und Böhmen, nämlich die Reichsstraße Plauen—Hof und die Poststraße von Plauen über Ölsnitz und Adorf nach Eger, die alle beide nach und nach chaussiert werden würden. Angesichts dieser eifrigen Fürsorge des Staates für den Ausbau des Wegenetzes erkannten[2]) die Stände im Jahre 1828 dankbar an, daß „seit dem Jahre 1816 auf Instandsetzung der Straßen, Anlegung guter Chausseen, gute und dauerhafte Unterhaltung der Kunststraßen und Besserung der Kommunikationswege besondere Aufmerksamkeit gerichtet worden sei." Wenn auch durch die Chausseegelder eine Verzinsung des Anlagekapitals noch nicht eingetreten sei, so habe doch gewiß dieses Kapital durch den wohltätigen Einfluß auf Handel und Gewerbe indirekt sehr reiche Zinsen getragen.

Am Anfange der 30 er Jahre des 19. Jahrhunderts nahmen die Arbeiten am Ausbau der Landstraßen einen regen Fortgang.[3]) Teils setzte man, wo noch kein Abschluß erzielt war, die Chaussierung weiter fort,[4]) z. B. bei den Straßen Freiberg—Annaberg, Adorf—(Eger), Neustadt—Löbau, teils begann man diese oder jene Straße, die im Laufe der Zeit an Bedeutung gewonnen hatte, und nun einer erhöhten Fürsorge bedurfte, chausseemäßig herzustellen. Dies geschah z. B. bei den Straßen[5]) Reichenbach—Lengenfeld, Oschatz—Strehla, Geithain—Altenburg, Schneeberg—Aue, Leipzig—Merseburg, Chemnitz—Mittweida—Leisnig, Reichenbach—Greiz, Reichenbach—Werdau.

Hinter diesem regsam betriebenen Ausbau des Wegenetzes blieb die Entwicklung der technischen Seite des Straßenwesens, die mehr Fragen der inneren Verwaltung berührte, nicht zurück. Die Regierung gab sich, durch verständnisvolles Eingehen auf

[1]) HStA loc 2491, Vol. XXXIII No. 647, 1030.
[2]) HStA loc 34544, Rep. XLI No. 400.
[3]) Süßmilch, S. 126.
[4]) HStA loc 2408, Vol. XXXVI No. 489, 2812.
[5]) HStA loc 2408, Vol. XXXVI No. 489, 2812, 555.

die Anforderungen der Zeit, die größte Mühe, das Straßenbauwesen auch innerlich zu vervollkommnen.

Durch ein Dekret vom 31. Januar 1824 [1]) verfügte der König, daß strebsamen jungen Straßenbauoffizianten Reisen ins Ausland zum Studium fremder Verhältnisse ermöglicht würden. Dadurch sollte ein technisch wie praktisch gut vorgebildetes Beamtentum geschaffen werden.

In der gleichen Verordnung ward genehmigt, daß aus jedem Kreise ständische Deputierte gewählt würden, die „den von den Kreis- und Amtshauptleuten vor Eintritt jeden Jahres wegen Verteilung der Surrogatgelder [2]) zu haltenden Konferenzen mit beiwohnen und hierbei eine beratende Stimme haben“ sollten.

Die Deputierten wurden nun auf den einzelnen Kreistagen gewählt, [3]) und zwar konnten die Wahlen ganz nach dem Belieben der Stände angesetzt werden und bedurften nicht erst der königlichen Ermächtigung. Da aber auf den ersten Wahltagen ausschließlich ritterschaftliche Abgeordnete gewählt worden waren, erging am 1. Oktober 1825 ein Appell [4]) der Städte an die Regierung, in dem sie Teilnahme an den Wahlen forderten. „Weil an und für sich, so hieß es in der städtischen Berufung, die Städte mit der Ritterschaft gleiches Interesse an den Straßenbau-Angelegenheiten haben, in der Sache selbst daher ein Grund zu ihrer Ausschließung nicht enthalten sein dürfte, so . . . “. Da auch der Geheime Rat diesen Standpunkt vertrat, verordnete der König am 29. November 1825, [5]) daß „die Städte an einer gleichmäßigen Konkurrenz durch Deputierte ihres Corporis nicht zu behindern sind“; ja er gestattete sogar, daß die städtischen Deputierten noch nacherwählt, in Zukunft aber für jeden Kreis nur *ein* ritterschaftlicher und *ein* städtischer Abgeordneter aufgestellt würde.

Mannigfache Anregungen zur Vervollkommnung der Praxis und Technik des Straßenbauwesens wurden dem Könige auch von den Regierungen anderer deutscher Staaten gegeben. Am

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 360 ff.
vergl. {HStA loc 6538, Vol. V S. 1.
HStA loc 2436, Vol. VI (zum 14. März 1805).
[2]) Für die Ablösung von Naturaldiensten bezahlte Gelder.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 421 ff.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 451 ff.
[5]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 451 ff.

5. Juni 1824 lief beim Departement des Innern eine durch die sächsische Gesandtschaft zu Berlin eingeschickte und von der preußischen Ober-Baudeputation verfaßte „Anweisung [1]) zur Anlegung, Unterhaltung und Zustandsetzung der Kunststraßen“ ein, desgleichen einige Jahre später unter Vermittlung des sächsischen Gesandten in Hannover eine Denkschrift [2]) über „Straßen- und Wegebau im Königreich Hannover“.

Aus diesen Anweisungen lernte man besonders das eine, daß die Aufsicht auf den Straßen den Anforderungen nicht mehr genügte. [3]) Außer dem zweiten Leipziger Bezirke mit 3½ Meilen Chaussee, gab es keinen, in dem nicht mindestens 6 Meilen vorhanden waren. [4]) Man verlangte nun

4 Straßenbau-Aufseher für den Meißner Kreis,
4 Straßenbau-Aufseher für den Erzgebirgischen Kreis,
3 Straßenbau-Aufseher für den Leipziger Kreis,
1 Straßenbau-Aufseher für den Vogtländischen Kreis,
2 Straßenbau-Aufseher für die Oberlausitz,

und zwar sollten die Aufseher, auf die einzelnen Amtsbezirke zweckmäßig verteilt, ein festes Einkommen nach einer zu bestimmenden Gehaltsstaffel beziehen. Doch gab der König diesen Forderungen kein Gehör. Er meinte, es sei nicht nötig, daß für jeden amtshauptmannschaftlichen Bezirk ein eigner Aufseher angestellt werde, und ließ nur für die straßenreichen Bezirke die Vermehrung eintreten.

Bisweilen sparte die Regierung auch an der falschen Stelle. Ein lebhafter Unwille machte sich bemerkbar, als der König mit

[1]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 409.
[2]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 3174.
[3]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1150.
[4]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1150.:

Amtshauptmannschaftlich. Bezirk	Meißner Kreis	Erzgebirgscher Kreis	Leipziger Kreis	Vogtländischer Kreis	Oberlausitz
I.	26 640 Ruten	21 628½ Ruten	38 553 Ruten	16 828½ Ruten	13 907 Ruten
II.	28 948½ Ruten	23 727½ Ruten	6 497 Ruten		
III.	34 760 Ruten	18 448½ Ruten	13 500½ Ruten		
IV.	12 337 Ruten	21 267½ Ruten			
	102 685½ Ruten	85 072 Ruten	58 550½ Ruten	16 828½ Ruten	13 907 Ruten

Summa: 277 043½ Ruten (1827).

dem Plane einer Herabsetzung [1]) der Löhne hervortrat, die er wegen der niedrigen Getreidepreise für angebracht hielt. Die Straßenarbeiter erhielten 5 gr 6 ₰ als gewöhnlichen Tageslohn. [2]) Auch die Akkordarbeiten wurden nach diesem Maßstabe berechnet. Ein fleißiger Arbeiter konnte daher von 5 h früh bis 7 h abends 7 bis 8 gr verdienen. Da aber wegen des beschwerlichen Dienstes kein Andrang herrschte, und es an guten Arbeitern fehlte, so war die beabsichtigte Verminderung der Löhne nicht am Platze, da sonst die wenigen Männer, die ihre Kraft der harten Straßenarbeit widmeten, den Dienst auch noch aufgegeben hätten. Die Kreishauptleute verfochten die Sache der Arbeiter. Sie bemerkten dazu, die Straßenbaue würden, wenn man die Löhne erniedrige, infolge der Konkurrenz der Fabriken überhaupt nicht fertig werden. Eine Herabsetzung könnte nur „proportional mit den anderen Löhnen erfolgen“. Diese Vorstellungen der Kreishauptleute, sowie die Bittschriften [3]) der Arbeiter veranlaßten die Regierung, ihren Plan aufzugeben.

Ein eigenartiger Versuch wurde in einigen thüringischen Ämtern gemacht. Hier zog man nämlich die leichten Sträflinge zur Straßenarbeit heran. [4]) Die Ansichten waren nur darüber geteilt, ob man diesen Leuten Lohn geben solle, indem die einen ihnen 2 gr 6 ₰ täglich bewilligen, die anderen aber gar nichts geben wollten. Man entschied sich schließlich für letzteres. Zur allgemeinen Einführung gelangte aber das Verfahren, Sträflinge zur Straßenarbeit zu verwenden, nicht. Man fürchtete wahrscheinlich, diese würden, da sie ja gar kein Interesse an der Sache hätten, die Arbeit nur sehr mangelhaft ausführen.

Viel Ärger verursachten auch der Regierung die zahlreichen Beschwerden, [5]) die aus allen Kreisen der Bevölkerung wegen ausgebliebener Entschädigung für abgetretenes Land, wegen Verlegung von Straßen über Privatgrundstücke usw. einliefen. Der

---

[1]) HStA loc 34537, Rep. XLI No. 396.

[2]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g. (zum 13. April 1802): Erhöhung des Tagelohns der Straßenarbeiter:
Von 4 gr 6 ₰ Sommerlohn auf 5 gr } Seitdem auf 5 gr 6 ₰ gestiegen.
Von 4 gr Winterlohn auf 4 gr 6 ₰ }

[3]) HStA loc 34537, Rep. XLI No. 396.

[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g, h.

[5]) HStA loc 2408, Vol. XXXV S. 117, 187, 207, 318, 356, 420.
HStA loc 2408, Vol. XXXVI No. 3577.

König verhielt sich dagegen sehr passiv, denn er sah diese Beschwerden lediglich als eine unangenehme Folge des ausgedehnten Straßenbaubetriebs an. Auch die Gesuche [1]) um Befreiung vom Chausseegelde nahmen kein Ende. Die entlegensten Gründe wurden angeführt, fanden aber selten bei der Regierung Gehör. So bat man z. B. zu wiederholten Malen, bei Baufuhren zur Wiederherstellung abgebrannter Gebäude, von der Entrichtung des Wegegeldes befreit zu werden. Der Hinweis auf den durch die Brandkatastrophe erlittenen Schaden sollte natürlich Mitleid erwecken. Überhaupt erstickten die Bittschriften fast unter dem Schwall devoter Redensarten. Die „bekannte landesväterliche Geneigtheit des Fürsten“ wurde oft zu Hilfe gerufen. Der Schlußsatz einer solchen Eingabe war gewöhnlich der, daß die Ablehnung des Gesuches ihn, den Bittsteller, vollends an den Bettelstab bringen würde, und dabei handelte es sich oft um reiche Grundbesitzer. Der König — es war jetzt Anton —, der mit dieser Art von Schreiben hinreichend vertraut war, schenkte ihnen keine Aufmerksamkeit. Er hütete sich wohl, einem sogleich Recht zu geben, da prozeß- und streitwütige Leute diese Nachsicht benutzt hätten, um ihre Forderungen durchzusetzen. Wo eine Berechtigung zu der Bitte um Befreiung vom Chausseegelde vorlag, wenn es sich z. B. um die Begünstigung industrieller Unternehmungen handelte, machte der König wohl auch einmal eine Ausnahme. Am 20. April 1831 genehmigte [2]) er, daß „von dem Geschirr, mit welchem von Hartmann auf Groß-Welka Düngemittel aus seiner bei Dresden befindlichen Poudrette-Anstalt nach Groß-Welka schaffen lasse, sowohl auf dem Hin- als auch dem Rückwege nur die Hälfte des Chausseegeldes erhoben werde.“

König Anton, der, wie sein Bruder Friedrich August, von dem Wunsche beseelt war, seinen Untertanen ein gerechter und gütiger Herrscher zu sein, betätigte diese Charaktereigenschaft auch in Straßenbauangelegenheiten. Zwei Tatsachen sollen das beweisen.

Im Winter des Jahres 1830 tauchte die Frage auf, ob der Fiskus für das Schneeauswerfen auf den Chausseen den Gemeinden eine Entschädigung zu zahlen habe. [3]) Der König war

---

[1]) HStA loc 2408, Vol. XXXV S. 195.
HStA loc 2382, Vol. VIII No. 832, 1257, 1782.

[2]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1350.

[3]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 3186.
HStA loc 6539, Vol. IX S. 243.
CACont. II (Mandat vom 28. April 1781, § 6).

der Ansicht und antwortete auch in diesem Sinne den Ständen, daß „der landesherrliche Fiskus weder nach dem § 6 des Mandats vom 28. April 1781, noch nach der bisherigen Verfassung zu einer Vergütung verbunden, sondern jede anliegende Gemeinde zum Schneeauswerfen verpflichtet sei," und zwar solle in jedem Orte pro Magazinhufe[1]) ein Mann auf zwei volle Tage (zu je 8 Stunden) unentgeltlich gestellt werden. „Seine Königliche Majestät ließ sich jedoch durch Rücksichten der Billigkeit bewogen fühlen," zu verfügen, daß die weiteren Dienstleistungen auf solchen Chausseen, auf denen Wegegeld erhoben würde, mit 6 ₰ für eine Arbeitsstunde vergütet werden sollten.

Die gleiche Milde zeigte der König, als er eine ihm zu hart erscheinende Vorschrift über das Verfahren bei Eintreibung von schuldigen Straßenfronen änderte.[2]) Nach den Bestimmungen des Mandates vom Jahre 1781 war, wenn die Säumigen durch Geldstrafen und andere Mittel sich nicht bewegen ließen, ihren Wegebaupflichten nachzukommen, als äußerster Weg die militärische Exekution, eine Art Zwangseinquartierung, zugelassen. Gegen diese Vergewaltigung protestierten einige Gemeinden. Darauf verordnete der König, daß bei Verweigerung von Frondiensten zum Straßenbau die militärische Exekution nicht zulässig sei; vielmehr werde der Fiskus selbst die Straße bauen lassen und das Geld von den Säumigen auf irgend eine Weise eintreiben.

Da die Akten des Hauptstaatsarchivs dem Verfasser nur bis zum Jahre 1831 zugänglich waren, muß die quellenmäßige Behandlung der Entwicklung des sächsischen Straßenwesens hier ihr Ende finden.

Das Straßennetz des Landes wurde in der Folgezeit immer vollkommener ausgebaut. Die Einführung der Eisenbahnen erhöhte den Wert der Zufahrtswege, ohne die Bedeutung der Hauptstraßen, auf denen nach wie vor ein reger, namentlich Güterverkehr, herrschte, herabzusetzen. Zwar sind heutzutage

[1]) Eine Magazinhufe = 30 Morgen = 765 ar.
Petermann, S. 24.
Schumann; Band IX, S. 744.

[2]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1936, 2847.
HStA loc 6539, Vol. X S. 10.
CA Cont. II (Mandat vom 28. April 1781, § 24).
Meinert, Grundsätze des in Sachsen geltenden öffentlichen Straßenbaurechts, 1822. S. 108.

„die Straßen ihrer Herrscherwürde unter den Landverkehrswegen entkleidet",[1]) haben aber dennoch, da sie die einzelnen Teile des Landes enger miteinander verbinden, als die Schienenwege es vermögen, eine große Bedeutung behalten.

Im Jahre 1820 gab es, wie bereits erwähnt,[2]) in Sachsen gegen 100 Meilen Chausseen. 1834 waren es bereits 194 Meilen,[3]) also ungefähr 1760 km. Auf 100 Quadratmeilen Landesgebiet entfielen[4]) 71,3 Meilen Staatsstraßen, im Jahre 1843 dagegen auf dieselbe Fläche bereits 99 Meilen, ein äußerst günstiges Verhältnis, das z. B. Preußen um die Mitte des Jahrhunderts noch nicht erreicht hatte. Die Länge der sächsischen Chausseen betrug um diese Zeit (Mitte der 40er Jahre) 337 Postmeilen[5]) (eine Postmeile = 13250 Ellen = 7500 m) oder 2527,5 km.

Fügt man zum Vergleich hinzu, daß das Königreich Sachsen im Jahre 1912 ungefähr 3560 km Staatsstraßen besaß,[6]) so erkennt man, welche Bedeutung die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts für den Ausbau der sächsischen Landstraßen hatte. Nennt doch Reitzenstein[7]) diese Zeit „die klassische Periode des Staatsstraßenbaues."

Kapitel VI.

Einteilung der Straßen.

Die älteste Bestimmung über eine Einteilung der Straßen ist die vom 2. Juni 1699,[8]) nach der

a) Hauptlandstraßen und
b) gemeine Straßen und Wege

[1]) Gebauer; Band III, S. 726.
[2]) s. o. S. 52.
[3]) Sturmhoefel; Band II₂, S. 68.
Böttiger-Flathe; Band III, S. 499.
Süßmilch, S. 126.
[4]) Sturmhoefel; Band II₂, S. 68.
[5]) Friedrich; Band I, S. 19.
[6]) Statistisches Jahrbuch für das Königreich Sachsen, 1913.
[7]) Reitzenstein, Das deutsche Wegerecht, S. 4.
v. d. Borght, Das Verkehrswesen, S. 173.
[8]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Schramm, Saxonia monumentis usw., S. 269.

unterschieden wurden. Die wachsende Benutzung und Bedeutung der Landstraßen seit dem Anfange des 18. Jahrhunderts machte eine mehr ins einzelne gehende Abstufung nötig. Die Verordnungen [1]) vom 15. Dezember 1764 und 9. Februar 1765 wurden diesem Bedürfnisse durch eine Aufstellung von vier verschiedenen Klassen gerecht, nämlich von

a) Haupt- und Heerstraßen,
b) wichtigeren inneren Kommunikationswegen,
c) den übrigen als Seitenstraßen zu betrachtenden inneren Kommunikationswegen,
d) Feld- und Nachbarwegen.

Diese Einteilung ward schon im Jahre 1766 durch die Zusammenfassung der zweiten und dritten Klasse dahin verändert, [2]) daß nun

a) Haupt-, Land- und Poststraßen,
b) innere Landeskommunikationswege,
c) Feld- und Nachbarwege

unterschieden wurden. So blieb es bis zum Jahre 1781. In dem grundlegenden Mandate vom 28. April 1781 änderte man an der Einteilung von 1766 eigentlich nur die Namen der einzelnen Gattungen, während in der Sache selbst kein wesentlicher Unterschied eintrat. [3]) Es gab nun

a) Hohe Heer-, Stapel- und Landesstraßen, die den Handel und Verkehr Sachsens mit den benachbarten Ländern vermittelten;
b) Innere Kommerzialstraßen, die dem Binnenhandel dienten und die Nebenstraßen an die Hauptadern des Verkehrs anschlossen;
c) Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege, die dem lokalen Verkehrsbedürfnisse der Gemeinden untereinander Genüge leisteten.

An dieser Einteilung hielt man in der Folge fest. Zwar gingen in der Blütezeit des Straßenbauwesens, am Anfang des 19. Jahrhunderts, der Regierung von verschiedenen Seiten Vor-

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
C A Cont. II (Mandat vom 28. April 1781).
Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 1878. S. 106, 124.

schläge [1]) zu einer zeitgemäßeren Klassifikation der Landstraßen zu, doch wies man alle derartigen Gesuche zurück. In der Praxis bildeten sich indessen Zwischenglieder. [2]) So sonderte sich z. B. von den hohen Heer-, Stapel- und Landesstraßen eine Klasse ab, die nur die allerwichtigsten Wege des Landes umfaßte, [3]) und bei den inneren Kommerzialstraßen unterschied man wiederum zwei verschiedene Klassen, [4]) die je nach ihrer Bedeutung für den Verkehr als Halbchausseen ausgebaut oder nur in fahrbaren Stand gesetzt wurden.

Kapitel VII.

Bau- und Aufsichtsbeamte.

Im 16. Jahrhundert lag die Aufsicht auf den Straßen den Geleitsreitern ob. [5]) An ihre Stelle traten unter dem Kurfürsten Johann Georg I. (1611 bis 1656) die Amtsschösser [6]) als ausführende Organe der landesherrlichen Verordnungen und oberste Aufsichtsbeamte. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, von Zeit zu Zeit die Straßen zu bereiten und nach dem Rechten zu sehen. Auch den Haupt- und Amtleuten ward ernstlich befohlen, [7]) „allezeit drei Wochen vor den drei Leipziger Messen die Straßen zu bereiten". Die Erledigung der technischen Angelegenheiten lag

[1]) HStA loc 6509, Vol. VIII S. 144.
HStA loc 6509, Vol. IX S. 202.
HStA loc 6539, Vol. X S. 56.
[2]) Sax, S. 106.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
[4]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2488, 1101.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Heller, Handelswege Innerdeutschlands usw., S. 30.
Sturmhoefel; Band II₁, S. 232.
[6]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Gasner, Zum deutschen Straßenwesen usw., S. 72.
[7]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
C A Band I.

in den Händen der Geleitsinspektoren, unter denen sich besonders Martin Lucius am Ausgange des 17. Jahrhunderts auszeichnete.[1])

Da die Amtsschösser, Haupt- und Amtleute bei den vielen anderen Geschäften, deren Besorgung ihnen noch oblag, auf die Besichtigung der Straßen nicht die nötige Mühe verwenden konnten, wurde im Jahre 1694, zunächst für den Leipziger Kreis, der bei der Menge der auf den Handelsplatz Leipzig zulaufenden Straßen einer erhöhten Aufsicht bedurfte, ein Straßenbereiter angestellt.[2]) Er hatte die Straßen zu untersuchen, Reparaturen ausführen zu lassen, auf die vorgeschriebene Anlage der Gräben und Abschläge[3]) zu achten und konnte gegen widerspenstige Untertanen, die sich ihren Wegebaupflichten zu entziehen suchten, sogar Zwangsmittel gebrauchen. Ferner mußte er darauf sehen, daß der Schnee beseitigt, kein Wasser über die Straße geleitet und der Unrat aus den Seitengräben geräumt würde. Im großen ganzen war aber „die Technik des Straßenbaues im 17. Jahrhundert noch sehr einfach und lediglich auf das notdürftigste Fortkommen berechnet“.[4]) Erst in dem am Anfange des nächsten Jahrhunderts erlassenen Mandate vom 17. Juni 1706 kam man dem Bedürfnisse nach einer strafferen Organisation des Straßenbauwesens durch Einsetzung von Kommissarien entgegen.[5]) Zur besonderen Beschäftigung dieser Beamten gehörte die Unterhaltung der acht sächsischen Hauptstraßen.[6])

---

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

[3]) Kleine Quer-Abzugsrinnen von der höher liegenden Mitte der Straße nach den Rändern, dienten zur Fortleitung des Wassers in die Gräben.

[4]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 4-0.

[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 509, Vol. I S. 1.
HStA loc 1322, Vol. I S. 20.
HStA loc 5389, Vol. I S. 1.
CA Band II.
Fickert, S. 26.

[6]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34324, Rep. XLI No. 4.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 a.
Fickert, S. 26.

Als oberste Behörde fungierte die aus zwei Männern bestehende Generalstraßenkommission[1]), die sich besonders nach dem schwedischen Einfalle um die Hebung des Straßenwesens bemühte. Gegen Widersetzlichkeit der Untertanen erhielt die Kommission Vollmacht zum Einschreiten, im Jahre 1709 sogar militärische Beihilfe zugesichert. Nach segensreichem Wirken[2]) wurde sie im Jahre 1722 wieder aufgelöst.[3])

Nunmehr (1723) teilte man die Straßenbauinspektion nach den Kreisen ein,[4]) indem man vier Straßenbaukommissionen einrichtete, nämlich

1. eine für den Meißner Kreis,
2. „ „ „ Leipziger Kreis,
3. „ „ „ Erzgebirgischen und Vogtländischen Kreis,
4. „ „ „ Kur- und Thüringischen Kreis.[5])

Unter den Kommissionen, die aus Kommissaren zusammengesetzt waren, standen die im Jahre 1710 eingeführten Straßenbauaufseher, über ihnen die Landkammerräte.[6]) Jede Instanz bis zur untersten herab hatte ihre Funktionen. Eine gemeinsame Zentralbehörde für das Straßenwesen gab es nicht. Die Verwaltung war also dezentralistisch.

Das Kammer-Kollegium[7]) überwies jeder Kommission jährlich ein bestimmtes Arbeitspensum; diese wiederum vergab es weiter an die einzelnen Ämter und Straßen.

---

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 509, Vol. I S. 1.
Fickert, S. 26/27.

[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Fickert, S. 26.
Von 1707—1721 wurden 76060 Ruten = 344 km Straßen gebaut.

[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

[4]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 5389, Vol. I S. 1.
HStA loc 509, Vol. I S. 1.
Fickert, S. 27.

[5]) Eine Angabe über den Neustädter Kreis fehlt in den Akten. Die beiden Lausitzen stehen für sich.

[6]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Fickert, S. 27.

[7]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Fickert, S. 27.
Kammer-Kollegium, später Geheimes Finanz-Kollegium genannt.

Die Dezentralisation ging sogar so weit, daß innerhalb jeder Kommission die technische und praktische Seite getrennt verwaltet wurden. Es heißt darüber in den Akten: „Neben den Kommissionen gab es noch einen technischen Oberbeamten“.[1]) Allmählich lernte man aber einsehen, daß die einheitliche Erledigung der technischen und praktischen Angelegenheiten durch eine Person für die Entwicklung des Straßenwesens vom größten Vorteile war. Daher richtete man im Jahre 1755 den Posten eines Oberstraßenintendanten ein.[2]) Dieser führte die Oberaufsicht über den Straßenbau in den Erblanden und den beiden Lausitzen, prüfte die Anschläge, überwachte die Unterbeamten und beglaubigte die Straßenbaurechnungen. Auch stand er, um von den Kommissionen in seiner Tätigkeit nicht behindert zu werden, über diesen, nur „unter unmittelbarer Dependenz vom Kammerkollegium.“ Der Intendant ward, wie es in den Akten heißt,[3]) berufen, „um mehr Einheit in den technischen Betrieb des Straßenbaues zu bringen und eine allgemeine Oberaufsicht herzustellen.“ Der Gedanke einer zentralistischen Verwaltung des Straßenwesens, der bereits in der Instruktion für den Oberstraßenintendanten hervortrat, gewann in der Reformzeit nach Beendigung des siebenjährigen Krieges an Boden. Grundlegend für die Neugestaltung des Beamtenwesens ward die am 25. Januar 1765 erlassene „Generalinstruktion für die Straßenkommission und die beim Straßenbau angestellten Diener“.[4]) Die erste Instanz war nunmehr der Kreishauptmann. Er hatte die Oberaufsicht über die innerhalb seines Kreises vorzunehmenden Straßenbaue, stellte die unteren Beamten an, hatte überhaupt im großen ganzen die Funktionen des Oberstraßenintendanten. Bei allen diesen Verrichtungen standen dem Kreishauptmann die einzelnen Amtshauptleute zur Seite. Die alte Einteilung der Straßenbauinspektion nach Kreisen blieb also bestehen, war nur in zentralistischem

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Fickert, S. 28.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[4]) HStA loc 509, Vol. I S. 174.
HStA loc 5389, Vol. I S. 105.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Cont. I, Band II.
Fickert, S. 27.
Krünitz, Enzyklopädie; Band 63, S. 112ff.

Sinne ausgebaut worden; desgleichen blieb das Institut der Straßenbaukommissionen. Deren Angestellte, die Kommissare, sollten „im Verein mit den Kreis- und Amtshauptleuten nach dem Rechten sehen, besonders auf den Haupt- und Kommerzialstraßen.“[1]) Nur tüchtige Leute, die sich bereits im Straßenbaufache eine gute Sachkenntnis angeeignet hatten, konnten für den Posten eines Straßenkommissars in Betracht kommen. Daher berief auch die sächsische Regierung für das besonders schwierige Geschäft der vollständigen Wiederherstellung der verfallenen Landstraßen den Württemberger August Klump im Jahre 1765 als leitenden Straßenkommissar nach Dresden.[2])

Auf die Kommissare folgten dann die Straßenbauaufseher, die sich stets auf den Straßen aufzuhalten hatten. Überhaupt kam ihnen beim Straßenbau die Hauptarbeit zu.[3]) Wegen der Größe ihrer Bezirke waren die Aufseher beritten.[4]) Die nächstniedrigen Beamten hießen Straßenmeister (im Jahre 1764 eingeführt),[5]) dann kamen die Straßenwärter und zuletzt die Straßenknechte. Diese letzteren waren keine Beamten, sondern wurden um Lohn zur Arbeit auf den Straßen gedungen.[6])

Bei dieser Organisation blieb es im allgemeinen. Nur wurden die Stellen der Straßenbau-Aufseher, als sich bei der gesteigerten Bautätigkeit das Bedürfnis nach einer umfassenderen Aufsicht geltend machte, im Jahre 1787 bedeutend vermehrt.[7]) Am Anfange des 19. Jahrhunderts, wo, wie wir gesehen haben, das Straßenwesen einen großartigen Aufschwung nahm, machten sich weitere Aufsichtsbeamte nötig. Man berief daher Chaussee-Inspektoren,[8]) von denen der erste im Jahre 1804, der zweite ein

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) s. o. S. 19.
[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255g (zum 2. August 1800).
[4]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255f (zum 7. März 1786, 14. April 1787).
Fickert, S. 29.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[6]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255f (zum 1. April 1789).
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255g (zum 13. April 1802).
HStA loc 509, Vol. I S. 107ff. (zum 28. September 1763).
[7]) s. o. S. 24.
[8]) HStA loc 2436, Vol. VI (zum 4. Februar 1804, 10. August 1805).
HStA loc 2475, Vol. VII (zum 16. März 1811).

Jahr später und ein dritter im Jahre 1811 angestellt ward.[1]) Die Pflichten, die er in seinem Amte zu erfüllen hatte, bestanden darin,[2]) daß er „in der Mitte des Chaussee-Distrikts wohne, beritten sei, die Chausseewärter in beständiger Aufsicht und Disziplin halte, alle und jede Arbeit auf der Chaussee zu rechter Zeit anordne, für möglichst wohlfeile Anschaffung der Materialien besorge, die nötigen Rapports an die Kommission erstatte, für beständig gute Unterhaltung des ihm anvertrauten Chausseedistrikts und die dabei im Artistischen und Ökonomischen vorkommenden Fehler verantwortlich sei, und auf Beobachtung der Polizei-Vorschriften Achtung gebe". Eine Sonderstellung nahm die Stadt Dresden und ihre nähere Umgebung ein, indem sie seit dem Jahre 1765 eine eigene Verwaltung hatte.[3])

Jährlich wurden Berichte[4]) über die Tätigkeit der Beamten an die Regierung eingeschickt, die dann auf diese Beurteilungen hin Lob und Tadel erteilte. Für die materielle Wohlfahrt seiner Angestellten sorgte der Staat durch von Zeit zu Zeit erfolgende Gehaltsaufbesserungen.[5]) Aussicht auf Beförderung, sowie auf Extra-Gratifikationen winkte dem, der seine Pflicht treu und gewissenhaft erfüllte.[6]) Denen, die ihre ganze Lebenskraft dem Straßenbaudienste gewidmet hatten, ward beim Abschiede ein jährlicher Gnadengehalt ausgesetzt,[7]) bisweilen auch, wenn sie sich ganz besonders um die Hebung des Straßenwesens bemüht hatten, ein Ehrenzeichen mit der Aufschrift „Zur Belohnung des Fleißes" verliehen.[8]) Auch für die Witwen und Waisen verstorbener Straßenbau-Beamter sorgte[9]) der König in väterlicher Weise.

1) Es finden sich in den Akten keine Angaben, ob es bei der Zahl von drei Chaussee-Inspektoren blieb; vergl. loc 2382, Vol. VIII No. 1150.
2) HStA loc 2475, Vol. VII S. 67.
3) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
4) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.
HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1150 (Extrakt vom 16. September 1805).
5) HStA loc 2382, Vol. V (zu den Jahren 1787, 1800).
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 f, g.
6) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1150 (Extrakt vom 16. September 1805).
7) HStA loc 2475, Vol. VII S. 139.
8) HStA loc 2475, Vol. VII S. 139.
9) HStA loc 509, Vol. II S. 261.

Kapitel VIII.

Ausführung eines Straßenbaues.

a) Breite der Straßen.

Die Breite einer wichtigeren Straße betrug nach den Bestimmungen des Mandats vom 17. Juni 1706,[1]) wenn der Weg geradeaus führte, 10 Ellen (5,66 m) und 18 Ellen (10,19 m) an Krümmungen. Dies Maß war so berechnet, daß zwei Lastwagen einander ohne Gefahr ausweichen konnten, auch die beiden Fuhrleute noch genügend Platz hatten, neben ihren Wagen einherzugehen. Es hing natürlich ganz von der Beschaffenheit des Terrains ab, ob die vorschriftsmäßige Breite eingehalten werden konnte.[2]) Die Technik des 17. und 18. Jahrhunderts war noch nicht im Stande, Schwierigkeiten des Geländes siegreich zu überwinden.[3])

Als dann im Verlaufe des 18. Jahrhunderts der Verkehr auf den Landstraßen sich steigerte, und das Bedürfnis nach einer größeren Bewegungsfreiheit wach wurde — der Betrag von 5,66 m für zwei Lastwagen und zwei Fuhrleute war etwas knapp —, änderte man auch die Bestimmungen über die Breite der Straßen. 16 Ellen (9,06 m) galten seit dem Jahre 1763 als normale Breite.[4]) Das Mandat[5]) vom 28. April 1781 setzte endlich fest, daß die Hauptstraßen, ohne die Seitengräben, 16 Ellen (9,06 m) und die inneren Kommerzialstraßen, ebenfalls ohne die Abzugsgräben, 12 Ellen (6,79 m) breit sein sollten. An den Wegekrümmungen erhöhte sich dieser Betrag auf 24 Ellen (13,58 m) für die erste Klasse und 16 Ellen (9,06 m) für die zweite. Für die Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwege gab es keine genaue Vorschrift über eine bestimmte Breite.

Der im Mandate vom 28. April 1781 für die Hauptstraßen festgelegte Betrag blieb auch für die Folgezeit als Normalmaß

1) C A Band II.
HStA loc 1322, Vol. I S. 20.
HStA loc 5389, Vol. I S. 1.
2) HStA loc 508, Vol. II S. 149.
3) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
4) HStA loc 509, Vol. I S. 107.
HStA loc 508, Vol. II S. 149.
5) C A Cont. II.

bestehen. Die Breite einer modernen Chaussee beträgt 9 bis 10 Meter.

b) Materialien zum Straßenbau.

Als Material zum Straßenbau nahm man bis ins 18. Jahrhundert hinein auch dort, wo es an Steinen nicht mangelte, Holz.[1]) Die Verschwendung, die man damit trieb, ließ jedoch ernste Bedenken gegen ein weiteres unrationelles Aufräumen mit den Holzbeständen aufkommen. Auch machte man die Erfahrung, daß sich andere Materialien für einen festen, widerstandsfähigen Straßenbau besser eigneten. Man ging daher, vereinzelt[2]) am Anfange des 18. Jahrhunderts, dann aber rasch zu fast ausschließlicher Verwendung von Steinen, Sand und Kies über,[3]) während Holzbau nur noch in morastigen Gegenden zur Ausführung gelangte.[4]) Der Sand wurde aus den Flüssen herausgebaggert und kostenlos den Straßenbau-Kommissionen zur Verfügung gestellt.[5]) Stein- und Kiesgruben lieferten das übrige Material.

c) Herstellung der Straßen.

Der Bau einer Straße[6]) wurde durch die Besichtigung der Gegend eingeleitet. Das vorteilhafteste Gelände, mit besonderer Vorliebe ein alter Straßenzug, ward ausgesucht und in der vor-

---

[1]) Gasner, S. 116.
Fickert, S. 14 f.

[2]) HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480 (zu den Jahren 1707 bis 1721).

[3]) HStA loc 508, Vol. II S. 198 ff.
CA Cont. II (zum 28. April 1781).
Fickert, S. 15.
Krünitz; Band 62, 63 (unter dem Artikel „Straße").
Leipziger Intelligenz-Blatt von 1763, No. 22.
Isbary, Kurzgefaßte Abhandlung von Bau und Besserung der Straßen, 1768.

[4]) Leipziger Intelligenz-Blatt von 1763, No. 22.

[5]) Neupert, Wirtschaftliche Zustände im alten Plauen, 1904. S. 250.

[6]) HStA loc 1322, Vol. I S. 20.
HStA loc 509, Vol. I S. 107 ff.
HStA loc 508, Vol. II S. 149 ff.
HStA loc 5389, Vol. I S. 127.
HStA loc 5390, Vol. II S. 1.

geschriebenen Breite abgesteckt. Darauf folgte das Planieren oder Einebnen der Straße, indem man, um das erstrebte Niveau zu gewinnen, abtrug oder auffüllte. Ein guter Untergrund war die Hauptsache. Wo er fehlte, mußte er durch eine Steinunterlage geschaffen werden. Dabei erhielt die Straße bereits eine der Beförderung des Wasserabflusses dienende Wölbung. Der Untergrund, auch Straßendamm genannt, blieb gewöhnlich den Winter über offen liegen, damit er sich setzte. Quellen und andere feuchte Stellen wurden aus dem Erdreich entfernt, da sie, wenn die Straße dann fertig war, leicht den Boden unterwaschen und großen Schaden verursachen konnten. Im nächsten Frühjahre ging der Bau weiter. Eine feste Steinschicht wurde auf den Unterbau geschüttet. Auf diese Weise entstand das Packlager, auf dessen dauerhafte Herstellung besondere Sorgfalt verwandt wurde. Die Wölbung führte man natürlich weiter, und zwar so, daß die Mitte gegen die beiden Seiten eine Elle höher lag, die ganze Straße also breitbogenförmig ward. Über das Packlager kam noch ein fester Kiesdamm. Steinpflaster hatte dagegen den Nachteil, daß die dünne Schicht Kies, die auf dem Pflaster lag, von den schweren Lastwagen zu Staub gefahren wurde. Regen und Wind schafften ihn dann weg, und das Fuhrwerk mußte auf den bloßgelegten Steinen fahren. Wo aber eine dicke Kiesschicht das Packlager bedeckte, gab sie unter dem Gewicht der Wagen nach und hielt sich auch länger.

Wurde dann die Straße der allgemeinen Benutzung übergeben, so achtete man zuerst besonders darauf, daß keine festen Gleise entstanden. Diese waren, wenn einmal tief ausgeprägt, nur schwer wieder einzuebnen. Die Fuhrleute liebten es nämlich, stets in einer fest ausgefahrenen Wagenrinne zu bleiben. Um dies zu verhindern, befahl man, daß jeder Fuhrmann ein anderes Gleis einhalten solle, und daß überhaupt, wie es in England üblich sei, niemand mehr als 5 Pferde eingespannt haben dürfe.

Leipziger Intelligenz-Blatt von 1763, No. 22.
Krünitz; Bd. 62, 63 (unter „Straße").
Isbary, Kurzgefaßte Abhandlung usw.
Friedrich; Band I, S. 1 ff.
Ökonomische Nachrichten XII Stück 133, Leipzig 1759.
CA Cont. II (Anhang zum Mandat vom 28. April 1781).

Zur Befestigung der Straße dienten die Schreck- oder Weichsteine, die an beiden Seiten des Kiesdammes, in 10 Ellen Abstand voneinander, fest in die Erde eingelassen wurden. Diese Steine trennten von der eigentlichen Straße die Fußsteige, die nur eine dünne Aufschüttung von kleingeschlagenen Steinen, Kies oder grobem Sande erhielten. Die Breite der Fußwege betrug 2 Ellen (1,13 m).

Von großer Wichtigkeit waren ferner die Abschläge, kleine Quergräben, die in gewissen Entfernungen voneinander, vom höchsten Punkte der Straße aus quer über die Wölbung nach den Seitengräben liefen. Die Abschläge dienten zur Fortleitung des auf der Straße und besonders in den ausgefahrenen Wagenrinnen sich sammelnden Wassers und mußten daher stets sorgfältig ausgeräumt werden.

Die weitere Fortführung der Gewässer besorgten die Seiten- oder Abzugsgräben, die oben drei, unten $1^1/_2$ Ellen breit und $1^1/_2$—2 Ellen tief waren. Auch sie bedurften einer ständigen Reinhaltung.

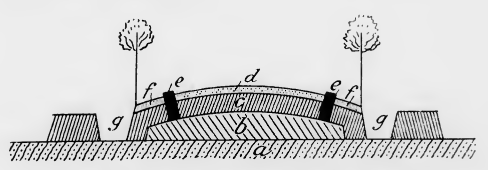
Zum besseren Aussehen versah man beide Seiten der Straße mit Bäumen. Im Mandate vom 28. April 1781 waren es besonders Obstbäume, die zur Anpflanzung empfohlen wurden. Dieser Paragraph kam aber im Jahre 1829 wieder in Wegfall,[1]) da die Bäume mit ihrem dichten Laubdache der Sonne den Zutritt verwehrten und das Austrocknen der Straße verhinderten. An einigen Chausseen wurden nun, einer Verordnung Napoleons zufolge, Pappeln angepflanzt.[2])

Die geeignetste Zeit zum Bauen waren die Frühlings- und Sommermonate.[3]) Im Winter ruhte die Arbeit. Um aber nicht ganz müßig zu sein, und um die Pferde etwas zu beschäftigen, ließ man die für den Straßenbau erforderlichen Materialien anfahren. Die Stein-, Sand- und Kiesvorräte verteilte man zu kleinen Haufen auf das im kommenden Frühjahre zum Neubau oder zur Reparatur bestimmte Straßenstück.

In Östreich und Bayern baute[4]) man mit Steindämmen. Dieses Verfahren hatte, wie schon erwähnt, den Nachteil, daß

[1]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906.
[2]) Süßmilch, S. 126.
[3]) HStA loc 509, Vol. I S. 107 ff.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 151.
[4]) HStA loc 508, Vol. II S. 155.
Fickert, S. 31.

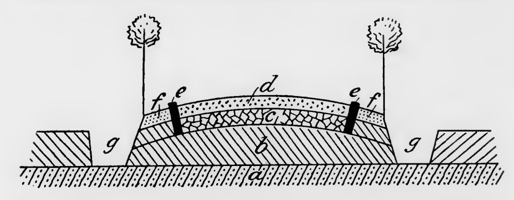
man jedes Jahr frischen Kies aufschütten mußte, war also ziemlich kostspielig. Allerdings stand dem der Vorteil gegenüber, daß Löcher über dem festen Steindamme sich schwer bilden konnten. Die östreichische und bayrische Bauweise veranschaulicht folgender Querschnitt.



a) das Terrain; b) der aufgefahrene Grund, der Straßendamm; c) der Steindamm; d) der Kiesaufwurf; e) die Weichsteine; f) die Fußwege; g) die Seitengräben.

In Sachsen[1]) verfuhr man ähnlich. Nur trat an die Stelle des Steindammes ein Kiesdamm. (Vergleiche Abbildung.)

Die sorgfältigste Ausführung eines Straßenbaues, dann überhaupt eine Straße erster Klasse nannte man eine Chaussee. In einer Verordnung[2]) aus dem Jahre 1807 wurde die Chaussee definiert als „ein erhaben angelegter, mit Seitengräben, Wölbung



a) das Terrain; b) der Untergrund oder Straßendamm; c) das Packlager; d) der Kiesdamm; e) die Weichsteine; f) die Fußwege; g) die Seitengräben.

[1]) HStA loc 509, Vol. I S. 107 ff.
HStA loc 508, Vol. II S. 161.
[2]) HStA loc 6538, Vol. V S. 124.

A) Mitte der Straße; B) Böschung; C) Schrecksteine; D) Fußsteige; E) Abschläge; F) Seiten- oder Abzugsgräben.

und Böschung versehener und in der vorgeschriebenen Breite für das Fuhrwerk hergestellter Damm, er möge übrigens von Steinen, Sand oder Kies gebaut sein“. Unter der Regierung König Friedrich Augusts I. wurden die sächsischen Landstraßen, soweit sie für einen lebhafteren Verkehr in Betracht kamen, in Chausseen umgebaut.[1])

Eine der wesentlichsten Verbesserungen in der Straßenbaukunst war das nach Mac Adam (1756—1836) benannte Macadamisieren.[2]) Dieses Verfahren, das sich im Laufe des 19. Jahrhunderts allmählich einbürgerte, bestand darin, daß auf einen trockenen Untergrund dünne Lagen von etwa kinderfaustgroßen Steinstücken bis zu einer Höhe von 25—30 cm aufgelegt wurden. Dann überfuhr man diese Schicht in feuchtem Zustande gründlich mit schweren Walzen.

[1]) Friedrich; Band I S. 18.
Schumann; Band IX S. 750.
[2]) Lotz, Verkehrsentwicklung usw., S. 5.

Eine Meile Chaussee zu bauen kostete[1]) bei dem Württemberger Klump 37 757 Tlr. im Maximum und 17 833 Tlr. im Minimum, bei dessen Nachfolger Günther zwischen 40 000 Tlr. und 22 700 Tlr. Auf den Kilometer kamen also im Durchschnitt 3 200 — 3 300 Tlr. Entscheidend für die Höhe der Baukosten waren vor allem lokale Nebenumstände,[2]) wie Arbeits-, Fuhrlöhne, Güte des Materials, Unbilden der Witterung, Beschaffenheit des Terrains, Geschicklichkeit der Arbeiter usw.

Am Schluß dieses Kapitels soll noch eine Angelegenheit klargelegt werden, die zu wiederholten Malen Anlaß zu Klagen und Beschwerden gab, nämlich das Ausweichen auf den Straßen.[3]) Besonders die Postillone, die im Interesse ihrer Fahrgäste und einer raschen Bestellung der Postsachen ein schnelles Fortkommen wünschten, hatten unter der Widersetzlichkeit grober Fuhrleute, die bisweilen ein glattes Passieren absichtlich verhinderten, viel zu leiden. Im § 21 des Mandats vom 28. April 1781 wurde diese Frage geregelt. Da sich aber die Ausschreitungen der Fuhrleute wiederholten, erging am 1. Mai 1804 eine Bestimmung,[4]) daß alles Fuhrwerk den Posten auf gegebenes Zeichen mit dem Horne bei 10 Tlr. Strafe ausweichen solle, mit Ausnahme der mit Kaufmannsgut beladenen Frachtwagen auf den nach Leipzig führenden Landstraßen, die zwar nicht ausweichen, aber ebenfalls bei 10 Tlr. Strafe stillhalten und die Posten vorbeilassen mußten. Ferner hatte bei 5 Tlr. Strafe der Bergauffahrende dem Bergeinfahrenden, derjenige, so aus der Stadt kam, dem, der in sie fuhr, ferner der mit weniger Pferden bespannte Wagen dem stärker bespannten auszuweichen, im Falle gleicher Bespannung aber sollten beide Fuhrleute einander auf das halbe Gleis zur rechten Hand aus dem Wege fahren. Diese Vorschrift wurde durch Anschlag auf den vor jeder Einnahmestelle befindlichen Tafeln zur allgemeinen Kenntnisnahme gebracht.

[1]) HStA loc 2382, Vol. V No. 303.
[2]) HStA loc 2382, Vol. V No. 303.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g (zum 30. Juni 1806).
[3]) HStA loc 14383; Acta, die wegen des Ausweichens der Fuhrleute auf den öffentlichen Straßen zu treffenden Vorkehrungen betreffend, 1802—1804 (zum 1. Mai 1804).
CA Cont. II (zum 28. April 1781).
HStA loc 2475, Vol. VII S. 164 ff. (No. 14 der Strafen).
[4]) HStA loc 14383.

Kapitel IX.

Das Straßenregal.

Nach altem deutschen Rechte galten die Straßen als fiskalischer Besitz. Sie gehörten also dem Landesherrn, der sich denn auch ihrer für seine dynastischen Interessen bediente (vergleiche die fürstlichen Hofposten),[1]) ohne jedoch auf eine gute Unterhaltung besonderen Wert zu legen. „Die Benutzung der Straßen für Staatszwecke ging der Sorge für deren Erhaltung voraus, und letztere geschah nur soweit, als die Erreichung der Staatszwecke gute Straßen brauchte.“ [2])

Als Inhaber des Straßenregals hatte der Landesherr allein das Recht, die Wege zu benutzen. Gegen eine Abgabe standen sie auch dem übrigen „commercierenden Publikum“ zur Verfügung. Das Straßenregal ward also im Sinne einer Bereicherung der landesherrlichen Kassen ausgeübt.[3]) Kurfürst Johann Georg II. setzte im Jahre 1671 eine Geleitsrolle[4]) fest, die das Abgabenwesen nach einem bestimmten Tarife regelte. Jeder Fuhrmann hatte die durch kurfürstliches Edikt festgelegten Straßen einzuhalten und Nebenwege, auf denen er die Geleitsstätte umfahren konnte, zu vermeiden.[5]) Es bestand also ein Straßenzwang. Lagen an einer „ordentlichen“ (d. i. einer zur Einhaltung vorgeschriebenen) Landstraße mehrere Geleitsstellen, so war die

[1]) Schäfer, Geschichte des sächsischen Postwesens, 1879. S. 6, 13.
Bruns, Das Postwesen, S. 6 f.
Friedrich, Band II, S. 137.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[3]) Fickert, S. 12.
Sax, Die Verkehrsmittel usw., S. 128.
[4]) Petermann, S. 19.
[5]) CA Band II.
HStA loc 34325, Rep. XLI No. 52 b.
HStA loc 34326, Rep. XLI No. 60, 65, 77, 78.
HStA loc 34329, Rep. XLI No. 93.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 101 ff.
Petermann, S. 19.
Fickert, S. 11.
Krünitz; Bd. 63, S. 93 ff.
Döhler, Abhandlung von den Regalien, 1775.

Abgabe jedesmal aufs neue zu entrichten. Fußgänger waren davon frei, sie brauchten nur Fähr- und Brückengeld zu entrichten.

Von den Geleitseinkünften, den späteren Chausseegeldern, bestritt[1]) der Fiskus die Kosten der Straßenunterhaltung. Es bestand für ihn gewissermaßen eine moralische Verpflichtung, Bau und Besserung der Landstraßen als Gegenleistung für die von den Untertanen bezahlten Geleitsgelder zu übernehmen. „Im allgemeinen galt, wie es in den Akten heißt,[2]) der Grundsatz, daß die Verbindlichkeit zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen von der Erhebung des Geleites abhinge.“

Kapitel X.

Die Mitwirkung der Stände beim Straßenbau.

Wenn nun auch der Fiskus eigentlich allein für die Landstraßen aufzukommen hatte, so nahm[3]) er „von jeher die Mitwirkung der Städte, derer vom Adel, der Gemeinden und Grundstücksbesitzer in Anspruch.“ Da aber eine gesetzliche Grundlage zur Heranziehung der Untertanen zur Straßenarbeit fehlte,[4]) so war damit eine rechtliche Unklarheit geschaffen, mit Hilfe deren sich viele der von ihnen geforderten Mitwirkung beim Straßenbau zu entziehen suchten.[5]) Das sich allmählich bildende Herkommen[6]) oder die Observanz galt bei Beurteilung der Verbind-

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 347 ff.
Sax, S. 129.
Fickert, S. 35.
Hunger, Denkwürdigkeiten zur Finanzgeschichte Sachsens, S. 56.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
Meinert, Grundsätze des in Sachsen usw., S. 41 ff.
[4]) Ferber, S. 63 (l'Électeur n'a pas le droit d'exiger des corvées des sujets de ses vassaux).
[5]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 604.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 327, 377.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII No. 1129, 1508.
[6]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34324, Rep. XLI No. 5.
Fickert, S. 25.

lichkeit zum Straßenbau als Anhalt. Es war mitunter so kräftig, daß einige Verrichtungen, wie z. B. das Heben[1]) der Gräben und Abschläge oder das Auswerfen[2]) des Schnees, den Anschein einer den Untertanen mit voller Berechtigung zukommenden Arbeit erhielten. Im Volke war man natürlich mit dem Herkommen sehr unzufrieden. Man verlangte[3]) fortwährend, daß die Frage der Verbindlichkeit zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen gesetzlich geregelt werden solle, da der Begriff Herkommen sehr dehnbar sei, und gerade gegen sie, die Untertanen, gedeutet werde. Die Regierung ließ sich jedoch nicht darauf ein, und die Observanzen blieben bestehen. Nach dem siebenjährigen Kriege wurde der Grundsatz[4]) aufgestellt, daß die Straßen in den Dörfern von den Gemeinden, innerhalb des Stadtweichbildes von den Stadträten gebessert würden, im allgemeinen aber die Bau- und Unterhaltungspflichtigkeit auf dem Herkommen beruhe. Innerhalb der ländlichen und städtischen Kommunen war die Frage nun geregelt. Es fehlte nun nur noch eine klare Antwort darauf, inwieweit die Untertanen am Straßenbau außerhalb der Dörfer und Städte teilzunehmen hätten. Das Mandat[5]) vom 28. April 1781 suchte Ordnung in diese Angelegenheit zu bringen. Es ward nämlich bestimmt, daß zum Bau und zur Unterhaltung der Straßen verpflichtet seien

a) innerhalb der Städte und ihres Weichbildes die Räte,
b) „ „ Dörfer die Dorfkommunen.
c) Außerhalb sollten die zwei ersten Klassen (nämlich Hohe Heer-, Stapel- und Landesstraßen, sowie innere Kommerzialstraßen) auf fiskalische Kosten oder von den Vasallen,

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255a.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255e, f.
HStA loc 1322, Vol. I S. 20.
CA Band II (zum Jahre 1706).
CA Cont. II (zum Jahre 1781).
[2]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 3186.
HStA loc 6539, Vol. IX S. 243.
CA Cont. II (zum 28. April 1781).
Sax, S. 164.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906.
[4]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[5]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
CA Cont. II.

die auf dergleichen Straßen mit dem Geleite beliehen seien,[1]) gebaut und unterhalten werden;
d) auf den Kommunikations-, Dorf- und Nachbarwegen solle die Erhaltung, wo nicht ein anderes hergebracht sei, der Kommun eines jeden Ortes innerhalb ihrer Flur obliegen.

In diesem Mandate wurde also klar ausgesprochen, daß die wichtigeren Straßen des Landes auf Staatskosten hergestellt werden müßten. Doch spielte auch das Herkommen noch eine große Rolle. Daher versuchten die Stände, es zu beseitigen. Sie betonten[2]) immer und immer wieder, daß das bestehende Herkommen eine gedeihliche Entwicklung des Straßenbauwesens hindere, und forderten Abschaffung der Observanzen in einem neuen Mandate. Ja, sie gingen einmal sogar so weit, zu behaupten,[3]) daß der Straßenbau Gegenstand der allgemeinen Landespolizei sei, und sie, die Untertanen, überhaupt keine Verpflichtung dazu hätten. Der König wies jedoch die ständischen Forderungen zurück. Für ihn, der überhaupt etwas konservativ angelegt war, galten nach wie vor die Bestimmungen vom 28. April 1781 als Norm. Am 23. Juli 1799 schärfte er in einem Erlaß[4]) an die Kreis- und Amtshauptleute ein, daß „die Untertanen und Ortschaften, welche Straßen zu unterhalten verbunden seien, zu genauer Erfüllung ihrer Obliegenheiten und besonders zur Herstellung und Unterhaltung der durch die Dörfer gehenden Straßen und Wege angehalten würden". In ähnlichem Sinne erging am 4. März 1800 eine Verfügung,[5]) daß „die Gemeinden, denen die Unterhaltung der Straßen sowohl innerhalb ihrer Dorfstätte nach Vorschrift des Straßenbau-Mandats, und dem Herkommen nach außerhalb derselben an ihren Fluren obliege, zu schuldiger Unterhaltung sothaner Stücken Straße anzuhalten seien".

Die Angriffe der Stände gegen die veralteten Observanzen gingen gleichwohl weiter. Man forderte,[6]) um überhaupt einen rechtlich begründeten Widerspruch gegen die Regierung erheben

[1]) Es gab auch Privatgeleiteerhebung, als ein vom Landesherrn verliehenes Privileg.
Fickert, S. 25.
[2]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906, 1499.
[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[4]) HStA loc 34384. Rep. XLI No. 252.
[5]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255g.
[6]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906.

zu können, daß alle Straßen, für die der Fiskus aufzukommen habe — und das waren zum großen Teil auch solche, auf denen bisher die Untertanen, durch das verhaßte Herkommen gezwungen, Bau und Unterhaltung zu übernehmen gehabt hatten, — namentlich verzeichnet würden. Natürlich verhielt sich der König ablehnend. Die Observanzen, sagte er, hätten seit dem Jahre 1781 unter dem Schutze des Gesetzes gestanden; auch würde ihre plötzliche Abschaffung stören.

Doch gaben sich die Stände noch nicht besiegt. In einer Schrift[1]) vom 22. Juni 1830, die sie dem König zur Berücksichtigung vorlegten, suchten sie ihn eindringlich von dem Nachteile der Observanzen für den Wohlstand des ganzen Landes zu überzeugen. „Wohlangelegte Straßen, so hieß es da, gehören ohne Zweifel zu den Beförderungsmitteln des Nationalreichtums. Den Transport erleichternd, die Produktions- und Vertriebskosten vermindernd, sind sie wahre Hilfsquellen für alle Zweige der Industrie, für den Handel, die Fabriken, wie für das Gewerbe und die Landwirtschaft. So kostspielig daher auch die Anlegung und Unterhaltung von Straßen sein mag, so überwiegt doch der Vorteil, den die bürgerliche Gesellschaft daraus zieht, den Aufwand. Was Sachsen betrifft, so sieht man, daß seine Wohlhabenheit besonders von dem Flore seiner Fabriken und des Handels abhängt, und daß den Straßen ein reges Interesse gehört. Ein großes Hindernis ist die Observanz, wer die Straßen zu bauen hat. Eigentlich müßte der Staat die Straßen bauen, aber in Sachsen bildeten sich einst, als der Staat noch nicht viel für die Straßen tat, Gewohnheiten, die einzelnen Leuten die Straßen zu bauen aufgaben. Diese Observanzen erhielten durch das Mandat von 1781 gesetzliche Bestimmung. Hierunter litt der Straßenbau, denn die Verpflichtung war nicht immer klar, und man widersprach. Die Behörde kann oft gar nichts sagen, und während der Streitereien ruht der Straßenbau. Andere, die es sonst gern täten, hüten sich, eine Straße zu verbessern, da sich leicht hieraus eine Verbindlichkeit für sie ergibt."

Nur die Aufhebung der Observanzen, so fuhr man fort, könne das Straßenwesen des Landes zur Blüte bringen. Auch sei es möglich, daß eine Straße, die erst nicht sehr wichtig war, durch die Entwicklung des Verkehrs zu einer höheren

[1]) HStA loc 6539, Vol. IX S. 102.

Klasse gerechnet und dementsprechend umgebaut werden müsse, was bei dem Bestehen der Observanzen natürlich ausgeschlossen sei. Aber auch dieser Antrag fand bei der Regierung kein Gehör. Das Herkommen behielt seine alte Bedeutung. Während beim Bau und der Unterhaltung der Straßen die Arbeitskraft der Untertanen mit herangezogen wurde, trug die erforderlichen Kosten der Fiskus allein. Falls die Geleitseinkünfte nicht zureichten, wies er die fehlenden Beträge aus fiskalischen Kassen an.[1]) Eine feste Bestimmung, wieviel jährlich zum Straßenbau verwandt werden solle, gab es im Anfange des 18. Jahrhunderts noch nicht. Die Angabe von 25000 Tlr. ist nicht sicher bezeugt.[2]) Nach dem schwedischen Einfalle setzte man 15000 Tlr. jährlich aus. Allerdings sollten von dieser Summe nur die Hauptstraßen instand gesetzt werden. Auf der Landesversammlung von 1711 mutete man zum ersten Male der Landschaft eine Geldbewilligung zu. Aber „im Hinblick auf den Zustand des von den Schweden ausgesogenen Landes" erklärten die Stände, daß sie zwar die Notwendigkeit ihrer Beihilfe einsähen, vor der Hand aber nichts geben könnten.[3]) Die gleiche Antwort ward dem Kurfürsten auch auf späteren Landtagen zu teil (1716, 1718 1722, 1728, 1731, 1737).

Die Geldnot muß in der Tat nach dem furchtbaren Strafgericht, das Karl XII über Sachsen verhängt hatte, groß gewesen sein, denn auch das Kammer-Deputat wurde auf 10000 Tlr. herabgesetzt. Ja, im Jahre 1715 mußte der Straßenbau wegen Mangels an Geld ganz sistiert werden. Erst 1718 kamen wieder 10000 Tlr. zur Verteilung, eine Summe, die in den nächsten Jahren auf 16000 Tlr.[4]) erhöht wurde. Gehälter und Pensionen waren dabei einbegriffen. So blieb es bis zum Jahre 1765.

Um dem Straßenkommissar Klump Gelegenheit zu geben, die geplanten Reformen durchzuführen, erhöhte[5]) man das ordent-

[1]) HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
[3]) HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
(Vergleiche hier auch die folgenden Angaben).
[4]) HStA loc 34 386, Rep. XLI No. 255 a.
[5]) HStA loc 509, Vol. I S. 166.
HStA loc 34 386, Rep. XLI No. 255 b.
HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
Ferber, S. 63 (une somme considérable telle que les circonstances purent le permettre).

liche Straßenbauquantum auf 50000 ℛ. Davon kamen, nach Abrechnung der Gehälter und Pensionen, die zuerst bezahlt werden sollten, ungefähr 20000 ℛ auf Reparaturen und 30000 ℛ auf Neubaue. Für die Straßenbaue in den beiden Lausitzen setzte man nur 2000 ℛ aus.

Bei dieser gewaltigen Erhöhung des Straßenbau-Deputats glaubte der Administrator Prinz Xaver ein Recht zu haben, auch von der Landschaft eine außerordentliche Leistung zu verlangen. Er betonte[1]) wiederholt das Entgegenkommen der Regierung, die trotz der mißlichen Kassenverhältnisse das Quantum erhöht und einen fremden Kommissar herangezogen habe. Damit aber das für den Wohlstand des Landes erstrebenswerte Ziel eines einheitlichen Ausbaues des Straßennetzes erreicht würde, sei der Beitritt der Landschaft nötig. Der Gerechtigkeit halber sollten die bisher von Straßenbau-Fronen Befreiten mit teilnehmen.[2]) Eine gleichmäßige Verteilung der Lasten ward also proklamiert.

Die Wegefronen gehörten zu den nach altem deutschen Rechte von allen Untertanen zu leistenden Territorialdiensten.[3]) Sie bedeuteten eine drückende Belastung der ländlichen Bevölkerung, da diese „teils mit ihrer persönlichen Arbeitskraft, teils mit der Zugkraft ihrer Nutztiere“ (Sax) eine Anzahl von Tagen im Jahr, die sogenannten Hand- und Spanntage, zur Arbeit auf den Straßen zur Verfügung stehen mußte. Für die Landwirtschaft hatte dieses System den Nachteil, daß die Leute ihrer geregelten Tätigkeit entzogen wurden, und für den Straßenbaubetrieb den, daß die Froner, ungeübt und beständig wechselnd, ihren Dienst saumselig und widerwillig verrichteten und nur schlechtes, abgetriebenes Vieh zu den Fuhren stellten.[4]) Diese Wegefronen wurden im Jahre 1766 der Landschaft wieder zu-

[1]) HStA loc 5389, Vol. I S. 44.
HStA loc 509, Vol. I S. 212.
Ferber, S. 63 (On espéra en faisant un commencement utile, exciter le zèle des vassaux et les porter à subvenir de leur côté à une entreprise, dont ils auraient reconnu les avantages).

[2]) HStA loc 34331, Rep. XLI No. 157.

[3]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 347 ff.
Sax, S. 162.
Petermann, S. 24.

[4]) HStA loc 509, Vol. I S. 162.
Sax, S. 162.

gemutet. Die Stände, nach deren Ansicht diese Naturaldienstleistungen gar nicht mehr, der aufgeklärten Zeit entsprechend, zu Recht bestehen könnten, verwahrten sich natürlich gegen eine Verpflichtung zu diesen Diensten, bewilligten[1]) aber, da sie selbst von dem Vorhandensein guter Landstraßen großen Vorteil hatten, für die laufende Landtagsperiode (1766—1768), ohne Konsequenz für die Zukunft, am 26. Juli 1766 außerordentliche Spann- und Handdienste, und zwar von jeder Magazinhufe[2]) für 1767 zwei Tage, für 1768 einen Tag Spanndienste, von einer halben Hufe die Hälfte. Bei kleineren Besitzungen entschied die Obrigkeit über den Grad ihrer Verpflichtung zum Straßenbau. Handdienste waren 1767 an zwei Tagen und 1768 an einem Tage von den Gärtnern und Häuslern zu leisten.

Die Arbeitszeit dauerte im Sommer von früh 6^h bis abends 6^h, im Winter von 7^h früh bis 5^h nachmittags mit zwei Stunden Mittagspause. Da manche einen weiten Weg bis zu ihrer Arbeitsstelle hatten, und nur zum größten Schaden für ihre eigene Wirtschaft sich der häuslichen Arbeit entziehen konnten, so war es den Untertanen gestattet, ihre Dienste mit Geld abzulösen. Für einen Spanntag mußten in einem Umkreise von 1 km um die beiden größten Städte des Landes, Dresden und Leipzig, 16 gr, außerhalb dieser Zone 12 gr, für einen Handtag im ersten Falle 3 gr 6 ₰ und im zweiten 3 gr bezahlt werden.

Xaver nahm die ständische Bewilligung an. Ihm war nur die Ablösung der Dienste durch Geld unangenehm, da dies den Anschein einer willkürlich dem Lande auferlegten Geldkontribution erwecken könnte.[3])

[1]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 157.
HStA loc 5389, Vol. I S. 53.
HStA loc 509, Vol. I S. 212.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 5392, Vol. IV S. 71.

[2]) Jeder Bauer, der eine ganze Magazinhufe besaß, hieß Vollbauer oder Ganzhufner. Durch Teilung, Abtretung usw. entstanden Halb-, Viertel-, auch Achtelhufner. Daneben entwickelte sich eine zweite Klasse der ländlichen Bevölkerung, die Gärtner, die ursprünglich nur einen am Hause gelegenen Garten besaßen. Die ländliche Bevölkerung gliederte sich weiter. Jüngere Söhne von Teilhufnern und Gärtnern bauten sich ein kleines Haus auf fremdem Boden mit etwas Garten am Hause. Das waren die Häusler.
Petermann, S. 35.

[3]) HStA loc 5389, Vol. I S. 53.

Die von der Landschaft bewilligten Spann- und Handdienste wurden, da die Regierung nach dem Kriege soviel zu erledigen hatte, daß sie unmöglich jeden einzelnen zu seiner Schuldigkeit anhalten konnte, nicht alle wirklich geleistet.[1]) Im Jahre 1770 restierten z. B. im Meißner Kreise noch 7859 Spann- und 3518 Handtage, im Thüringischen 4585 Tage Spann- und 10804 Tage Handdienste aus den Jahren 1767/1768. Nur im Kur- und Neustädter Kreise hatten sämtliche Untertanen ihre Pflicht erfüllt.

Unterdessen war bereits eine neue Bewilligung erfolgt. Auf dem Landtage von 1769 hatte der Kurfürst von den Ständen wiederum die außerordentlichen Spann- und Handdienste verlangt[2]) und zugleich darauf hingewiesen,[3]) welch gedeihliche Wirkung von der Bewilligung des Jahres 1766 zu verspüren gewesen wäre. Darauf bewilligte[4]) die Landschaft am 30. Dezember 1769 für die laufende sechsjährige Periode, in den gleichen Abstufungen wie 1766, von jeder Magazinhufe 6 Spanntage (1771, 1773, 1775 je zwei) und 4 Handtage (1771 zwei, 1773 und 1775 je einen) von den Gärtnern und Häuslern. Zur Ableistung der noch schuldigen Spann- und Handdienste wurde das Jahr 1770 bestimmt. Doch waren am Ende dieses Jahres, wie bereits bemerkt, bei weitem noch nicht alle Verpflichtungen gelöst. Sogar im Jahre 1774[5]) standen noch 4047 Spann- und 7354 Handtage zurück. Dazu kamen nun die nicht erfüllten Dienste aus der zweiten Bewilligung, sodaß bald wieder eine große Unklarheit über die Verpflichtungen der einzelnen Froner eintrat. Im Jahre 1775 fand ein neuer Landtag statt. Am Schluß desselben bewilligten[6]) die Stände, wie 6 Jahre zuvor, für die Zeit von 1776—1781 6 Spanntage von jeder Magazin-

[1]) HStA loc 5390, Vol. II S. 28, 44, 93.
HStA loc 34332, Rep. XLI No. 160.
[2]) HStA loc 509, Vol. I S. 399.
HStA loc 5390, Vol. II S. 1.
[3]) HStA loc 5390, Vol. II S. 1.
[4]) HStA loc 5390, Vol. I S. 6.
HStA loc 509, Vol. I S. 399.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 34331, Rep. XLI No. 159.
[5]) HStA loc 5390, Vol. II S. 179.
[6]) HStA loc 5390, Vol. III S. 1.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 34332, Rep. XLI No. 163.

hufe (1777, 1779, 1781 je zwei) und 4 Handtage von Gärtnern und Häuslern (1777 zwei, 1779 und 1781 je einen).

Die Bewilligung der Spann- und Handdienste war bereits zur Regel geworden. Der Kurfürst stellte, um den Ständen den Schein ihrer freiwilligen Mitwirkung zu wahren, in jeder Landtagsproposition von neuem das Ansinnen an die Landschaft, die denn auch, nach anfänglichem Sträuben gegen eine Verpflichtung, sich zur Stellung der Naturaldienste entschloß. Zum Dank dafür kam der Kurfürst ständischen Wünschen nach Möglichkeit entgegen. So gestattete[1]) er z. B., daß im Interesse eines ungehinderten Fortgangs der landwirtschaftlichen Arbeiten die Frondienste weder zur Saat- noch Erntezeit eingefordert werden dürften, auch daß ein jeder, wenn es irgend möglich sei, nicht allzuweit von seiner Wohnung zur Straßenarbeit gebraucht würde. Einem andern ständischen Verlangen, das fast bei jeder Landtagsbewilligung wiederkehrte und auf Erhöhung des inzwischen herabgesetzten ordentlichen Straßenbau-Quantums hinzielte, widersetzte[2]) sich der Kurfürst mit der Begründung, daß die Kassenverhältnisse zu ungünstig seien.

In den Jahren 1766—1768 betrug diese dem Straßenbau dienende Summe 50000 ℛ𝓉.[3]) Am 29. Juli 1769 erklärte[4]) der Kurfürst: „Wir finden für notwendig, von dem Straßenbau-Quanto derer 50000 ℛ𝓉 jährlich diejenigen 30000 ℛ𝓉, welche Inhalts Rescripti vom 7. Januar 1765 zum Hauptstraßenbau bestimmt gewesen, vorjezo und bis zu besseren Kassen-Umständen zu suspendieren".

Von den übrig bleibenden 20000 ℛ𝓉 entfielen 400 ℛ𝓉 auf die Ober- und 100 ℛ𝓉 auf die Nieder-Lausitz. Für die Reparatur der erbländischen Straßen verblieben also 19500 ℛ𝓉, von denen noch die Gehälter und Pensionen abgingen.

[1]) HStA loc 5390, Vol. I S. 6.
HStA loc 5390, Vol. III S. 1.
[2]) HStA loc 5390, Vol. III S. 105.
HStA loc 509, Vol. I S. 399.
HStA loc 2382, Vol. III S. 1.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 b.
HStA loc 34332, Rep. XLI No. 163.
[3]) HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 b.
[4]) HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 b.
HStA loc 509, Vol. I S. 395.

Natürlich richteten die Stände sofort Eingaben[1]) an die Regierung, in denen sie „um des Besten des Landes willen" um Erhöhung des Etats baten, und schlugen als Betrag des ordentlichen Quantums 42000 ℛ vor. In der Tat war die jähe Verminderung des Deputats um mehr als die Hälfte ein schwerer Schlag für den mit so reichlichen Mitteln begonnenen Straßenbau. Zum Glück sah der Kurfürst selbst die nachteiligen Folgen voraus, die die Herabsetzung des Straßenbau-Quantums auf den schwunghaften Betrieb des Straßenbauwesens haben würde, und setzte für das Jahr 1770 30000 ℛ aus, davon 1400 ℛ für beide Lausitzen. Bei dieser Summe blieb es bis zum Jahre 1777. Im Jahre 1778 sah sich der Kurfürst gezwungen, infolge der durch den bayrischen Erbfolgekrieg verursachten außerordentlichen Ausgaben, das ordinäre Quantum auf 10000 ℛ zu erniedrigen, erhöhte es aber im nächsten Jahre wieder auf den alten Betrag von 30000 ℛ, bei dem es nun bis zum Jahre 1815 verblieb.[2])

Obwohl die Regierung dem ständischen Wunsche nach Erhöhung des ordentlichen Quantums auf 50000 ℛ nicht nachgab, zeigte sich die Landschaft auf dem Landtage des Jahres 1781 willfährig. Auf das kurfürstliche Gesuch um Gewährung der üblichen Spann- und Handdienste erfolgte am 5. März 1781 die ständische Erklärung:[3])

„Von jedem Feldbesitzer, daferne nicht diese oder jene Untertanen bereits mit ungemessenen Straßenbau-Fuhren an die Ämter gewiesen sind, sind überhaupt 6 Spanntage, nämlich 1783, 1785, 1787 je zwei Spanntage, von jeder Magazinhufe mit zwei Pferden, von jeder halben Hufe nach eben diesem Maße die Hälfte und von einer Viertelhufe der vierte Teil, wobei die Halb- und Viertelhufner zusammenspannen müssen, sowohl von denjenigen, die weniger als den vierten Teil einer Hufe besitzen, eine nach obrigkeitlichem Ermessen festzusetzende Beihülfe an Spanntagen, wobei 4 Handtage für einen Spanntag zu rechnen

[1]) HStA loc 509, Vol. I S. 395.
HStA loc 2382, Vol. V S. 2.
HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 b.

[2]) HStA loc 34386, Rep. XLI No. 255 d.
HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 g, h.

[3]) HStA loc 34332, Rep. XLI No. 163.
HStA loc 2382, Vol. III S. 1.
HStA loc 5390, Vol. III S. 105.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.

sind, desgleichen von jedem Gärtner, Kossäten[1]) und Häusler, welche auf dem Grund und Boden der Commune stehende oder aus andern Gütern abgebaute Häuser besitzen, ingleichen von den Pfarrdotalen[2]) auf künftige 6 Bewilligungsjahre 4 Handtage (1783 zwei, 1785 und 1787 je einer) zu leisten."

Zur Erleichterung der Fronenden setzte man wiederum eine Ablösbarkeit der Dienste durch Geld fest, und zwar 12 gr für den Spanntag im Umkreise von 1 km der Städte Dresden und Leipzig, außerhalb dieses Bereiches 8 gr, für den Handtag 3 gr und im anderen Falle 2 gr. Wer die Bezahlung vorzog, mußte es vor Lichtmeß (2. Februar) desjenigen Jahres, in dem die Dienste zu leisten waren, dem Straßenbau-Kommissar melden und das Geld sofort hinterlegen. Diese für die Naturaldienste bezahlten Beträge hießen Surrogatgelder. Bei deren Verwendung glaubten die Stände ein Recht zu haben, mitsprechen zu dürfen. Sie forderten daher vom Kurfürsten die freie Wahl ständischer Deputierter, die an der Beratung über die Verteilung der Surrogatgelder teilnehmen söllten. Vor der Hand ward dies abgelehnt und den Ständen dafür die Vorlegung der Rechnungen auf der nächsten Landesversammlung verhießen. Auch verfügte der Kurfürst wiederum, daß die Untertanen nicht außerhalb ihres Amtsbezirks, sondern soviel als möglich, bei solchen Straßen angestellt würden, die ihren Wohnungen am nächsten gelegen seien, damit sie nach verrichteter Arbeit noch am Abend des Spann- oder Handtages ihre Behausung wieder erreichen könnten. Dagegen wurde die von den Ständen erbetene Erhöhung des Straßenbau-Quantums auf 50000 ℛ abgelehnt. Um jedoch etwas entgegenzukommen, bewilligte der Kurfürst fast jedes Jahr größere Summen extraordinarie. Am 4. Juni 1785 erklärte[3]) er z. B. einmal: „Bei den ohnehin von Zeit zu Zeit zur Kammer-Baukasse verwilligten außerordentlichen Zuschüssen tragen Wir zur Zeit noch Bedenken, das jährliche Straßenbau-Quantum zu erhöhen. Wir sind aber zufrieden, daß zum diesjährigen Quantum ein außerordentlicher Zuschuß von 10000 ℛ verabfolgt werde." Im Jahre 1786 wurden auf diese Weise 30000 ℛ, 1789 gar 50000 ℛ extraordinarie

[1]) Kossäte (Kotsasse) = Hintersassen, von einem Grundherrn abhängige Bauern, die nur ein Haus oder etwas Ackerland besaßen.

[2]) Pfarrdotale = Bauern, die gegen entsprechende Vergütung die Nutznießung von Kirchengütern (dotes) hatten.

[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e.

zum ordentlichen Deputat hinzugeschlagen.[1]) Für dieses Entgegenkommen hoffte der Kurfürst auf die weitere Bewilligung der Spann- und Handdienste. In dem Landtagsabschiede[2]) vom 17. März 1787 wurden zum ersten Male nur Surrogatgelder der Regierung zur Verfügung gestellt, die Naturaldienste aber weggelassen. Die Ablösung ward so geregelt, daß für einen Spanntag 6 gℓ, für die von 1788—1793 bewilligten 6 also 1 ℓ 6 gℓ, für einen Handtag aber 1 gℓ 6 ₰, also auf die ganze Bewilligungsperiode 6 gℓ (= 4 Handtage) bezahlt werden mußten. Bei den Untertanen bestand eine große Abneigung gegen die harte, beschwerliche Straßenarbeit, die in den Gang ihrer geregelten Beschäftigung störend eingriff. Daher suchte wer irgend konnte, seine Wegefronen abzulösen. Überhaupt war dieser Widerwille der Untertanen für den Betrieb des Straßenbaues nur von Vorteil. Mit dem Gelde, das für die Spann- und Handdienste bezahlt wurde, konnte nun die Regierung die nötigen Arbeiter fest dingen. Diese arbeiteten sich in die Sache ein und trugen zur einheitlichen Ausgestaltung des Straßenwesens entschieden mehr bei, als wenn jedes Jahr andere Leute die Arbeiten auf den Straßen verrichteten.[3]) Allerdings wurde schon im Jahre 1788 den Untertanen, die darum nachsuchten, gestattet, ihre Straßenbaudienste statt des Surrogats in natura abzuleisten.

Auf dem Landtage von 1793 bewilligten[4]) die Stände unter den üblichen Abstufungen 6 Spann- und 4 Handtage für die Zeit von 1794—1799, jedoch „dergestalt, daß diese Spann- und Handtage nicht in natura geleistet, sondern mit einem Surrogat in barem Geld vergütet würden.“ Dabei waren wie bisher 6 gℓ für den Spann- und 1 gℓ 6 ₰ für den Handtag zu bezahlen. Über die Verwendung dieser Surrogatgelder erhielten die Stände auf dem nächsten Landtage die Rechnungen vorgelegt. Anfänglich sträubte sich zwar der Kurfürst gegen dieses den konstitutionellen Bestrebungen der Landschaft entgegenkommende Zugeständnis, mit der Begründung, daß während jeder Bewilligungsperiode aus

[1]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 e, f.
[2]) HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 5392, Vol. III S. 74, 91.
[3]) HStA loc 509, Vol. I S. 107 ff.
[4]) HStA loc 5392, Vol. III S. 243, 292.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 2382, Vol. V (zum 15. Februar 1793).

der Rentkammer größere Summen zum Straßenbau verwendet worden wären, als die Stände auf den Landtagen erbeten hätten, gab aber endlich auf Drängen des Geheimen Rates nach. Dafür trat der Kurfürst im Jahre 1799 mit einer neuen Forderung an die Landstände heran. Am 5. März 1799[1]) erließ er ein Dekret, in dem wegen Preis- und Lohnsteigerungen, die der drohende Krieg hervorgerufen habe, eine Erhöhung der Naturaldienste oder der Surrogatgelder als wünschenswert dargestellt wurde. Gegen diese Zumutung erhoben[2]) die Stände lauten Einspruch. Sie betonten, daß „die getreue Landschaft, wo sie von den Abgaben an Zoll und Geleite nichts genossen, vormals von einem Beitrag zur Wiederherstellung der verfallenen Heer-, Landes- und inneren Kommunikationsstraßen gänzlich frei gewesen, auch bei dieser Freiheit durch ausdrückliche Protestationen und darauf erfolgte kurfürstliche Resolutiones erhalten und geschützt worden.“ Dennoch wurden „in Ansehung der Notwendigkeit der Reparaturen“ für 1800—1805[3]) 6 Spanntage (zu je 8 gℓ, erhöht!) und 6 Handtage (zu je 2 gℓ, ebenfalls — hier auch die Zahl der Handtage — erhöht!) von den versammelten Ständen bewilligt. Die neuen Bestimmungen waren sehr glücklich getroffen, indem einerseits die begüterten Vollbauern, die wohl seltener die Dienste in natura leisteten, finanziell etwas stärker angespannt wurden, andrerseits die ärmeren Gärtner und Häusler, die sich wahrscheinlich weit öfter der Straßenarbeit unterzogen, infolge der Vermehrung der Handtage die Zahl der Arbeiter bedeutend verstärkten.

Hinter diesem opferwilligen Entgegenkommen seiner Stände wollte der Kurfürst nicht zurückbleiben. Durch extraordinäre Bewilligung reichlicher Geldmittel trug er auch seinerseits kräftig zum Gedeihen des Straßenbauwesens bei. So wurden z. B. im Jahre 1803 allein für die Fortsetzung des Chausseebaues von Leipzig nach Oschatz 50000 ℓ extraordinarie ausgesetzt, außer einem außerordentlichen Zuschuß von 68000 ℓ, der auch in diesem Jahre für einige größere Reparaturen erfolgte.[4]) Es fand also ein segensreiches Zusammenarbeiten von Regierung und

[1]) HStA loc 5392, Vol. IV S. 73.
[2]) HStA loc 5392, Vol. IV S. 71.
[3]) HStA loc 5392, Vol. IV S. 71.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
[4]) HStA loc 556, Vol. XXI S. 80, 282.

Ständen statt, dem vor allem die gedeihliche Entwicklung des Straßenwesens, besonders seit dem Anfange des 19. Jahrhunderts, zu danken war.

Auf dem Landtage[1]) von 1805 sprach der Kurfürst den Wunsch aus, daß die Spann- und Handdienste nur in natura geleistet würden. Es fehlte wahrscheinlich an den nötigen Arbeitskräften. Die Stände gingen aber darauf nicht ein, sondern bewilligten für die Jahre 1805—1811 lediglich Surrogatgelder für 6 Spann- und 6 Handtage. Um aber den Kurfürsten für den abgeschlagenen Wunsch einigermaßen zu entschädigen, erhöhte der Landtag das Surrogat für einen Spanntag auf 18 gf. Auch gab man in einem Falle der Regierung das Recht, die Dienste in natura zu verlangen, wenn nämlich die Fuhren zum Straßendienste „wegen der oftmals abwechselnden lokalen und temporellen Verhältnisse entweder gar nicht oder doch nur mit einem solchen Aufwande zu erlangen seien, welcher die Kräfte der Straßenbaukasse überstiege.“ Jedoch sollten die Dienste „nicht von einzelnen Individuen, sondern von allen Hufnern und Häuslern in der Kommune, oder auch von beiden zusammen“ geleistet werden, und unter der Bedingung, daß die dienstschuldigen Untertanen zu Verrichtung ihrer Dienste nicht weiter als eine Meile von ihren Wohnungen angewiesen würden.

Im Jahre 1811 bewilligten[2]) die Stände wiederum nur Surrogatgelder, und zwar von jedem Vollhufner 18 gf/Jahr, von jedem Gärtner und Häusler 2 gf und — zum ersten Male — von jedem Lohnfuhrmann 9 gf pro Pferd. Nicht zufrieden mit dieser durch die Heranziehung der Lohnfuhrleute bereits erhöhten Bewilligung, ging der König im nächsten Jahre die Landschaft um eine Beihilfe zur Herstellung der Etappenstraßen an. Auch diesem Wunsche kamen die Stände entgegen, indem sie für die Jahre 1813—1815 jeder Magazinhufe die unentgeltliche Anfuhre einer Rute Steine oder Kies jährlich, einer halben Hufe die Hälfte, usw., auferlegten.[3]) Für die Naturalhanddienste ward ein Äquivalent von 25000 rf gegeben. Die gleiche Summe versprach

[1]) HStA loc 6538, Vol. V S. 1.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 1.
HStA loc 2436, Vol. VI (zum 14. März 1805).
[2]) HStA loc 6538, Vol. VI S. 36.
[3]) HStA loc 6538, Vol. VI S. 36.
HStA loc 6372, S. 7.

der König jährlich zur Reparatur der Etappenstraßen beizusteuern. Wegen der kriegerischen Verwicklungen, die bald darauf eintraten, unterblieben aber die bewilligten Spannfuhren.

Als der Friede wieder hergestellt war, und das Land seine neue Gestaltung empfangen hatte, glaubte der König, mit einem geringeren Betrage für das Straßenwesen auskommen zu können. Er setzte daher das für 1816 bereits genehmigte Quantum von 30000 rf auf 20000 rf herab, die in fünf Raten zu je 4000 rf vom Februar bis mit Juni ausgezahlt werden sollten.[1]) Das Finanzkollegium erhob[2]) zwar sofort Einspruch und wies darauf hin, daß „das Straßenbaubedürfnis sich im Verhältnis der an Preußen erfolgten Territorialabtretungen keineswegs vermindert habe, da die Straßenunterhaltung in den verbliebenen Landesteilen weit schwieriger und kostbarer sei als in den abgetretenen,“ und daß auch die kommerziellen Verhältnisse des Landes und die Konkurrenz mit Preußen eine sorgfältigere, daher auch kostspieligere Unterhaltung der Straßen nötig machten. Der König schenkte aber diesen Vorstellungen kein Gehör. Das ordinäre Straßenbauquantum betrug also 20000 rf. Dabei blieb es bis zum Jahre 1829.[3]) Mit dieser geringen Summe war natürlich dem Straßenbauwesen nicht geholfen. Erst die außerordentlichen Bewilligungen, an denen es weder Staat noch Stände fehlen ließen, ermöglichten einen lebhaften Betrieb. Im Jahre 1816 kam auch der König auf die 1812 bewilligten, während des Krieges aber in Vergessenheit geratenen Naturalspanndienste zurück.[4]) Der Geheime Rat, der überhaupt, wie schon öfters bemerkt, die Interessen der Untertanen vertrat, hatte zwar Bedenken, den Ständen die unentgeltliche Leistung der Spannfuhren anzusinnen, erhielt aber zur Antwort, die Regierung habe für 1816 45000 rf extraordinarie ausgesetzt, in der Erwartung, daß die Fuhren unentgeltlich gestellt würden, denn die Kassen wären leer und könnten daher die Fuhrlöhne nur schwer aufbringen. Der König rechnete auf unentgeltliche Anfuhr einer halben Rute Steine oder Kies von jeder Vollhufe oder auf ein entsprechendes Äquivalent an Geld dafür. Auf den einzelnen Kreistagen wurde nun über

[1]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 i.
[2]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 i.
[3]) HStA loc 34387, Rep. XLI No. 255 i.
[4]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 1056.

diese königliche Forderung verhandelt, und es stellte sich heraus,[1]) daß die Mehrheit der Stände sich für einen Geldbeitrag (2 ℛ 15 gr/Vollhufe) entschieden hatte. Doch stand es völlig im Belieben der Spannpflichtigen, auf welche Weise sie ihren Verpflichtungen nachkommen wollten. Der Gerechtigkeit halber wurden auch die Rittergutsbesitzer, die nach dem Mandate vom 28. April 1781 keine Naturalspanndienste zu leisten hatten, und der Fiskus, als Besitzer von Kammergütern, zur Stellung von Spannfuhren herangezogen.[2])

Im nächsten Jahre, 1817, bewilligten[3]) die erbländischen Stände von jeder Magazinhufe 2 ℛ als Äquivalent für die Spannfuhren. Die Ritterschaft gab ein Donativ.

Auch an die Stände der Oberlausitz ließ der König im Jahre 1816 das Ansinnen[4]) gelangen, daß „die Fuhren zu den Chausseebauen in der Oberlausitz, wie solches in den Erblanden von den Ständen im Jahre 1812 bewilligt worden sei, zu desto mehrerer Erleichterung und Beförderung der Baue, ganz unentgeltlich gestellt werden sollten". Dem Verlangen des Landesherrn kam man auch entgegen. Die Stände bewilligten[5]) „die unentgeltliche Gestellung derjenigen Fuhren zu Stein- und Kiesmaterial, die der Chausseebau im Jahre 1817 innerhalb der Provinz erfordern dürfte". Daraus solle jedoch keine Regel für die Zukunft entstehen. Diese letzte Bemerkung war wohl am Platze, denn auf dem Landtage des Jahres 1817 begehrte[6]) der König von den Erblanden die 1811 bewilligten Surrogatgelder, von der Oberlausitz ein Geldäquivalent, außerdem die unentgeltliche Leistung der nötigen Spanndienste, sowie einen Geldbeitrag als Ablösung für die Handdienste.

Während also früher den Ständen entweder die Naturaldienste oder ein entsprechendes Äquivalent zugemutet wurde, verlangte die Regierung jetzt beides. Diese Forderungen erregten natürlich den Unwillen der Untertanen. Deren Vertreter be-

[1]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 2020.
[2]) HStA loc 6538, Vol. VI S. 213.
Meinert; S. 43 Anm., 56.
[3]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 1057.
[4]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 210, 245.
[5]) HStA loc 6538, Vol. VI S. 198.
[6]) HStA loc 2501, Vol. XXX No. 286.
HStA loc 6538, Vol. VI S. 225.

tonten,[1]) daß sie eigentlich überhaupt keine Verpflichtung zur Mitwirkung beim Straßenbau hätten, und nur deshalb die außerordentlichen Dienste auf sich genommen hätten, da „gute Straßen in jedem Staate nicht nur zum nötigen und sicheren Fortkommen, sondern auch zur Erhaltung der Geschäfts-, Erwerbs- und Handelsverbindungen und zum Besten aller Staatsbürger gereichten, die Instandsetzung mancher Hauptstraßen nötig, die Kraft des Fiskus aber wegen Abtretung eines großen Gebietes nicht ausreichend sei". Von diesen Erwägungen geleitet, gaben die Stände wiederum nach. Sie boten[2]) der Regierung für die drei Jahre 1818 bis 1820 einen zu den erschöpften Kräften des Landes im Verhältnis stehenden Beitrag an, der allerdings 25000 ℛ jährlich nicht übersteigen dürfe. Diese Summe war als vierter Teil des aus den landesherrlichen Kassen extraordinarie zum Straßenbau entnommenen Gesamtbetrags gedacht. Die Kosten wurden also nach $^3/_4$ und $^1/_4$ verteilt. Außerdem bewilligte die Landschaft die Straßenbau-Surrogatgelder nach den Sätzen von 1811, mit der kleinen Abänderung, daß die Lohnkutscher von dem 9 gr-Beitrag pro Pferd befreit wurden. Als Gegenleistung verlangte man von der Regierung wiederum die Vorlegung der Surrogatgelder-Rechnungen und sprach zugleich die Hoffnung aus, daß ein weiteres Ansinnen nicht mehr gestellt würde, daß vielmehr die Chausseegelder zur Bestreitung des Unterhaltungsaufwandes ausreichen, ja womöglich noch einen Überschuß gewähren würden. Auch stellte man den Antrag, daß alle Bewohner des Landes, also auch die Städter, die von gut gebauten und sorgfältig gepflegten Straßen gleichfalls einen großen Nutzen hätten, zur Teilnahme herangezogen würden, andrerseits aber bedürftigen Gemeinden eine billige Unterstützung durch Erlaß der Surrogatgelder zu gewähren sei. Der König antwortete[3]) darauf am 24. Juni 1818:

„Statt der Naturalspann- und -Handdienste zur beabsichtigten chausseemäßigen Instandsetzung der wichtigsten Land-

[1]) HStA loc 6538, Vol. VI S. 228.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.
HStA loc 6538, Vol. VI S. 228 ff.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 365.
HStA loc 2490, Vol. XXXI No. 1817, 182, 16.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 159.
HStA loc 6538, Vol. VI S. 228 ff.

straßen lassen Wir Uns einen Geldbeitrag gefallen, nach dem 4. Teil der aus Unsren Kassen zum Chausseebau zu verwendenden Kosten, dergestalt daß dieser 4. Teil auf die drei Bewilligungsjahre von 1818 bis 1820 die Summe von 75 000 ℛ nicht übersteige, mithin jährlich nicht über 25 000 ℛ betrage, und daß den getreuen Ständen bei dem nächsten Landtage summarische Nachweisungen über die zum Chausseebau verwendeten Summen vorgelegt werden".

Im Jahre 1818 wurden aus fiskalischen Kassen 46090 ℛ extraordinarie zum Straßenbau ausgesetzt. Der ständische Beitrag betrug in diesem Falle 11 522 $^{1}/_{2}$ ℛ.[1]) Die an 25 000 ℛ noch fehlende Summe blieb als Reservefonds für die nächsten Jahre stehen und kam z. B. dann zur Verwendung, wenn einmal mehr als 100 000 ℛ für den Chausseebau bewilligt wurden, der vierte Teil, den das ständische Steuer-Ärar zu tragen hatte, also über 25 000 ℛ betrug.

Im Jahre 1819[2]) beliefen sich die außerordentlichen Straßenbaukosten auf 59 092 ℛ, zu denen die Stände 14 773 ℛ beisteuerten, im Jahre 1820[3]) sodann auf 43 068 ℛ, von denen das Land 10 767 ℛ auf sich nahm. Für die Oberlausitz galt eine andere Bestimmung. Hier gaben die Stände zu dem Anteile am ordinären Straßenbau-Quantum, der 1 079 ℛ 20 gr betrug, ihrerseits 539 ℛ 22 gr.[4]) Statt der Naturalspann- und Handdienste, gegen deren Ableistung in natura, wie in den Erblanden, eine große Abneigung herrschte, bezahlte man seit dem Jahre 1818 den Betrag von 5000 ℛ als vierten Teil der aus fiskalischen Kassen extraordinarie entnommenen Baukosten.[5]) Die gleiche Summe bewilligten[6]) die Stände der Provinz auf dem Landtage des Jahres 1821. Diesmal erstreckte sich die

---

[1]) HStA loc 6 538, Vol. VI S. 252.
HStA loc 2 490, Vol. XXXI No. 1 817, 2 692.
[2]) HStA loc 6 538, Vol. VI S. 268.
HStA loc 2 490, Vol. XXXI No. 225.
[3]) HStA loc 2 490, Vol. XXXI No. 182, 16.
HStA loc 6 539, Vol. VII S. 114.
[4]) HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 225 i.
HStA loc 34 544, Rep. XLI No. 400.
[5]) HStA loc 2 490, Vol. XXXI No. 182, 16.
HStA loc 6 539, Vol. VII S. 114.
[6]) HStA loc 6 539, Vol. VII S. 120.
HStA loc 2 490, Vol. XXXII S. 35, 87.

Bewilligung auf die 4 Jahre von 1821 bis 1824 und betrug mithin 20 000 ℛ. Dazu kamen noch 10 000 ℛ, die von der Landtagsperiode 1818 bis 1820 übrig geblieben waren. In den Erblanden änderte sich dagegen im Jahre 1821 das Beitragsverhältnis der Stände, indem diese für 1821 bis 1824 nur 15 000 ℛ jährlich zum Straßenbau aussetzten.[1])

Im Jahre 1821[2]) wurden für die Erblande 47 218 ℛ, für die Oberlausitz 26 836 ℛ extraordinarie ausgesetzt. Die ständischen Beiträge beliefen sich auf 15 000 und 6709 ℛ (5000 + 1709). Die Mehrbeträge wurden aus dem 10 000 ℛ starken Reservefonds entnommen. Für das Jahr 1822[3]) lauten die gleichen Zahlen:

38 220 ℛ zum Straßenbau in den Erblanden extraord. bewilligt,
32 860 „ „ „ „ der Oberlausitz „ „ ;
15 000 „ ständischer Beitrag in den Erblanden,
8 215 „ „ „ „ d. Oberlausitz (5000+3215).

Desgleichen für 1823: [4])

48 060 ℛ für die Erblande bewilligt,
26 412 „ „ „ Oberlausitz „ ;
15 000 „ ständischer Beitrag in den Erblanden,
6 603 „ „ „ „ d. Oberlausitz (5000+1603).

Auf dem Landtage des Jahres 1824 wiederholten die Stände ihre Bewilligung,[5]) gemäß der für die Zeit von 1825 – 1830 an Stelle der Naturalspann- und Handdienste jährlich 15 000 ℛ, als 4. Teil der Gesamtbaukosten, gegeben wurden. Der Landtag der Provinz bewilligte für die gleiche Zeit 5000 ℛ/Jahr.

---

[1]) HStA loc 6 539, Vol. VII S. 118.
HStA loc 2 490, Vol. XXXII S. 35, 87.
HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.
[2]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 372.
HStA loc 2490, Vol. XXXII S. 87.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 122.
[3]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 372 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 126.
HStA loc 2490, Vol. XXXII No. 253.
[4]) HStA loc 2475, Vol. VII S. 372 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 168.
HStA loc 2491, Vol. XXXIII No. 1245.
[5]) HStA loc 6539, Vol. VII S. 222.
HStA loc 34 567, Rep. XLI No. 480.

Im Jahre 1825[1]) wurden zum Straßenbau extraordinarie ausgesetzt:

61 821 Tlr. in den Erblanden, 15 000 Tlr. ständischer Beitrag;
18 608 „ „ der Oberlausitz, 4 652 „ „ „ .

Desgleichen im Jahre 1826: [2])

60 845 Tlr. in den Erblanden, 15 000 Tlr. ständischer Beitrag;
19 032 „ „ der Oberlausitz, 4 758 „ „ „ .

Desgleichen im Jahre 1827: [3])

35 090 Tlr. in den Erblanden, 8 772 1/2 Tlr. ständischer Beitrag;
16 111 „ „ der Oberlausitz, 4028 „ „ „ .

Desgleichen im Jahre 1828: [4])

65 276 Tlr. in den Erblanden, ständischer Beitrag 16 319 Tlr. (15 000 + 1619	Rückstände von 1825 – 27.
23 704 Tlr. in der Oberlausitz, ständischer Beitrag 5 926 Tlr. . . . (5000 + 926	

Desgleichen im Jahre 1829: [5])

16 631 Tlr. ständischer Beitrag in den Erblanden . . . . . (15 000 + 1631	Rückstände von 1825—27.
5 636 Tlr. ständischer Beitrag in der Oberlausitz . . . . . . (5000 + 636	

Die Gesamtsumme, die 1829 extraordinarie ausgesetzt wurde, betrug mehr als 100 000 Tlr. Neben diesem gewaltigen Betrage erschien das ordinäre Straßenbau-Quantum von 20000 Tlr. natürlich sehr gering. Der Wunsch nach einer Erhöhung ward daher laut. Am 6. Mai 1829 erklärten[6]) die Oberlausitzer Stände, zur kräftigeren Herstellung der minder wichtigen Kommerzialstraßen, die vom ordinären Quantum gebaut und unterhalten wurden, ihren Beitrag von 539 Tlr. 22 gr für die Zukunft um

[1]) HStA loc 2491, Vol. XXXIII No. 306.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 226.
[2]) HStA loc 6539, Vol. VII S. 226.
HStA loc 2491, Vol. XXXIV No. 130.
[3]) HStA loc 2491, Vol. XXXIV No. 270.
HStA loc 6509, Vol. VIII S. 16.
[4]) HStA loc 2408, Vol. XXXV No. 494
HStA loc 6509, Vol. VIII S. 22.
[5]) HStA loc 2408, Vol. XXXV No. 413.
HStA loc 6509, Vol. VIII S. 99.
[6]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1101.
HStA loc 34 387, Rep. XLI No. 255 i.
HStA loc 34 514, Rep. XLI No. 400.

1000 Tlr., also auf 1539 Tlr. 22 gr jährlich zu erhöhen, wenn auch der fiskalische Beitrag zum ordinären Straßenbau-Quantum, der 1079 Tlr. 20 gr betrug, verhältnismäßig auf 3079 Tlr. 20 gr erhöht würde. „Um nun diesen Mehrbetrag von 2000 Tlr. nicht dem ohnehin schwachen Straßenbau-Quanto von 20 000 Tlr. zu entziehen, wodurch dann andere Bedürfnisse nicht befriedigt werden könnten“, bat man um eine Erhöhung des Deputats auf 22 000 Tlr. Der König ging auf diesen Wunsch ein und setzte vom Jahre 1830 an jährlich 22 000 Tlr. zum ordinären Straßenbau aus. Davon entfielen also 3079 Tlr. 20 gr auf die Oberlausitz.

Im Jahre 1830 trat auch der Landtag wieder zusammen, auf dem am 19. Juni die Stände der Erblande für die Zeit von 1831—1833 Surrogatgelder nach dem Satze des Jahres 1811 „unter Konkurrenz der ständischen Delegierten“,[1]) sowie den Betrag von 15 000 Tlr. jährlich als 4. Teil der außerordentlichen Straßenbaukosten bewilligten.[2]) Die Erklärung der Oberlausitzer Stände erfolgte erst am 7. Februar 1831. Sie versprachen[3]) darin, zum Bau der wichtigeren inneren Kommerzialstraßen, die mit Hilfe extraordinärer Bewilligungen als Halbchausseen ausgebaut wurden, den 4. Teil der verwendeten Summen, sofern er den Betrag von 4000 Tlr. jährlich nicht überstiege, beizusteuern. Nun erhielt auch die Oberlausitz das Recht, ständische Deputierte zu wählen, die mit denselben Kompetenzen wie die erbländischen Abgeordneten ausgestattet sein sollten.

Die Deputierten vertraten natürlich in allen Straßenbau-Angelegenheiten die Interessen der Landschaft. Zu diesen gehörte vor allen Dingen die Abschaffung der Naturalspann- und Handdienste, die zumal in der von konstitutionellen Bestrebungen erfüllten Zeit am Anfange der 30er Jahre, als völlig veraltet empfunden wurden. Man forderte, daß jeder Spannpflichtige die ihm auferlegten Dienste durch eine einmalige Summe für immer ablösen dürfte. Der König sah die Berechtigung dieser Wünsche

[1]) S. o. Seite 62.
[2]) HStA loc 6539, Vol. IX S. 101.
HStA loc 2408, Vol. XXXVI No. 489, 1130, 2812.
[3]) HStA loc 6539, Vol. IX S. 172, 202, 239 f.
HStA loc 6539, Vol. X S. 5, 56.
HStA loc 6509, Vol. VIII S. 144, 203.
HStA loc 2382, Vol. VIII No. 1101.
HStA loc 2408, Vol. XXXVI No. 2812.

ein, denn er gab seine Meinung dahin zu erkennen,[1]) daß es zwar „nicht angemessen sein dürfte, vor Erlassung gesetzlicher Bestimmungen über die Ablöslichkeit der Frondienste im allgemeinen besondere Normen wegen der Straßenbau-Fronen aufzustellen, daß aber dieser Gegenstand jetzt einer genaueren commissarischen Erörterung unterworfen würde, deren Ergebnis den Ständen werde mitgeteilt werden.“

Die Frondienste wurden sodann durch das „Gesetz über die Ablösungen vom 17. März 1832“ [2]) abgeschafft. Gleichzeitig erging das Gesetz über die Einrichtung der Landrentenbank.[3]) Diese Anstalt, die am 1. Januar 1834 in Wirksamkeit trat, vermittelte die Auszahlung der Ablösungssummen. Die Aufhebung des Chausseegeldes erfolgte erst im Jahre 1884 (Gesetz vom 24. Juni 1884). Die Neujahrsnacht von 1885 auf 1886 sah dann die veralteten Schranken fallen.

Kapitel XI.

Statistische Angaben.

Eine beredtere Sprache als lange Erörterungen sprechen kurze statistische Angaben. So dürfte es z. B. interessant sein zu wissen, wie stark der Verkehr auf den sächsischen Landstraßen war.

Es passierten das Hauptgeleiteamt Oschatz[4]) im Jahre

1799:	19886	Pferde, so Güter, Getreide und andere gleitsbare Sachen gefahren;
	3040	Pferde, vor Kutschen u. Kaleschen gesp. gewesen;
	40	Schubkarren etc.
1800:	20610	Pferde, so Güter usw. gefahren;
	3160	Pferde in Kutschen und Kaleschen;
	52	Schubkarren etc.
1801:	20841	Pferde, so Güter usw. gefahren;
	3106	Pferde in Kutschen und Kaleschen;
	36	Schubkarren usw.

---

[1]) HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906.
HStA loc 34567, Rep. XLI No. 480.

[2]) Kaemmel, S. 130.
Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen, 1832.

[3]) Gesetzsammlung für das Königreich Sachsen, 1832.

[4]) HStA loc 2436, Vol. VI No. 2193.

In dieser Aufzählung sind die Reitpferde nicht mit eingerechnet. Der Durchgangsverkehr auf der Freiberger Straße betrug bei der Hauptgeleitseinnahme Dresden[1]) im Jahre

1798:	1553 Wagen	4659 Pferde	vor 3- und mehrspännigen Wagen,
	884 Wagen	1768 Pferde	vor 2- und 1spännigen Wagen;
1799:	1775 Wagen	5325 Pferde	vor 3- und mehrspännigen Wagen,
	948 Wagen	1896 Pferde	vor 2- und 1spännigen Wagen;
1800:	1775 Wagen	5325 Pferde	vor 3- und mehrspännigen Wagen,
	1070 Wagen	2140 Pferde	vor 2- und 1spännigen Wagen.

Schließlich seien noch einige Angaben von der Geleitseinnahme Grumbach[2]) (Dresden-Freiberger Straße) angeführt. Hier kamen durch im Jahre

1798:	12267	Pferde in beladenen Wagen,
	2358	Pferde in Personen- und Kutschwagen;
1799:	10846	Pferde in beladenen Wagen,
	2154	Pferde in Personen- und Kutschwagen;
1800:	11804	Pferde in beladenen Wagen,
	1974	Pferde in Personen- und Kutschwagen.

Sehr lehrreich ist ferner ein Vergleich zwischen den Bau- und Unterhaltungskosten der Straßen und dem aus den Wegegeldern erzielten Gewinn. Für das 19. Jahrhundert finden sich in den Akten genauere Angaben über dieses Verhältnis.

Die Chaussee-Einnahmen betrugen[3])

im Jahre	1801	bei	10	Einnahmestellen	17543	ℛ𝓉,
„ „	1802	„	10	„	20073	„ ,
„ „	1803	„	13	„	21922	„ ,
„ „	1804	„	19	„	29049	„ ,
„ „	1805	„	21	„	37171	„ ,
„ „	1806	„	27	„	34470	„ ,
„ „	1807	„	28	„	50532	„ ,

---

[1]) HStA loc 2436, Vol. VI No. 2193.

[2]) HStA loc 2436, Vol. VI No. 2193.

[3]) HStA loc 34390, Rep. XLI No. 260.

im Jahre	1808	bei 29	Einnahmestellen	57069	℘,
„ „	1809	„ 30	„	51882	„ ,
„ „	1810	„ 35	„	62538	„ ,
„ „	1811	„ 40	„	67617	„ ,
„ „	1812	„ 48	„	76780	„ ,
„ „	1813	„ 53	„	52350	„ ,
„ „	1814	„ 60	„	106435 (inkl. Dezember 1813),	„ ,
„ „	1815	„ 62	„	84911	„ ,
„ „	1816	„ 53	„	83279	„ ,
„ „	1817	„ 54	„	86999	„ ,
„ „	1818	„ 60	„	85872	„ ,
„ „	1819	„ 68	„	101018	„ ,
„ „	1820	„ 73	„	114531	„ ,
„ „	1821	„ 75	„	135810	„ ,
„ „	1822	„ 81	„	148237	„ ,
„ „	1823	„ 93	„	134411	„ ,
„ „	1824	„ 97	„	149620	„ ,
„ „	1825	„ 104	„	166703	„ ,
„ „	1826	„ 116	„	167496	„ ,
„ „	1827	„ 120	„	175854	„ ,
„ „	1828	„ 126	„	179685	„ ,
„ „	1829	„ 129	„	182303	„ ,
„ „	1830	„ 135	„	138809	„ ,
„ „	1831	„ 141	„	168497	„ ,
„ „	1832	„ 154	„	185815	„ .

Die für den Bau und die Unterhaltung der Straßen nötigen Ausgaben überstiegen aber bei weitem die Einnahmen. So wurden z. B. zu Neubauen bewilligt [1])

im Jahre	1821	83921 ℘ [2])	(davon 10166 $^1/_2$ Ruten gebaut),
„ „	1822	74971 „	(„ 10168 „ „),
„ „	1823	74473 „	(„ 11430 „ „),

[1]) HStA loc 34544, Rep. XLI No. 400.
HStA loc 2382, Vol. VIII No. 2906.
HStA loc 2475, Vol. VII S. 372 ff.
HStA loc 6539, Vol. VII S. 114 ff.

[2]) Die Abweichungen von den im vorigen Kapitel angeführten Zahlen für die alljährlich zum Straßenbau extraordinarie ausgesetzten Summen erklären sich daher, daß in einer oder der andern Angabe kleinere Nachbewilligungen, die fast jedes Jahr hinzutraten, nicht mit enthalten sind.

im Jahre	1824	82248 ℘	(davon 15444 $^1/_2$ Ruten gebaut),
„ „	1825	82304 „	(„ 15221 „ „),
„ „	1826	77760 „	(„ 13054 „ „),
„ „	1827	65649 „	(„ 9986 $^1/_2$ „ „).

Zur Unterhaltung der Chausseen wurden, gleichfalls extraordinarie, ausgesetzt: [1])

im Jahre	1821	113214	℘,
„ „	1822	120106	„ ,
„ „	1823	124089	„ ,
„ „	1824	120438	„ ,
„ „	1825	143500	„ ,
„ „	1826	152934	„ ,
„ „	1827	169767	„ .

Es ist der sächsischen Regierung hoch anzurechnen, daß sie, obwohl die Einnahmen von den Chausseen sich nicht im gleichen Verhältnis erhöhten wie die Ausgaben, dennoch unentmutigt dem Ausbau des Straßennetzes jederzeit ihre höchste Fürsorge zuwandte.

[1]) HStA loc 34544, Rep. XLI No. 400.

Lebenslauf.

Ich, Alexander Pätzold, evang.-luth. Konfession, wurde am 20. März 1890 in Dresden geboren. Nachdem ich drei Jahre die Bürgerschule zu Tharandt besucht und darauf ein Jahr der Volksschule zu Naußlitz (jetzt Dresden) angehört hatte, trat ich Ostern 1900 in das Wettiner Gymnasium zu Dresden ein, das ich Ostern 1909 mit dem Zeugnis der Reife verließ. 1909—1910 leistete ich meiner Militärpflicht beim 12. Infanterie-Regiment No. 177 (Dresden) Genüge. Ostern 1910 bezog ich die Universität Leipzig, um Geschichte und klassische Philologie zu studieren. Allerdings vertauschte ich schon nach kurzer Zeit das Studium der alten Sprachen mit dem des Französischen und der Geographie. Im Sommersemester 1911 besuchte ich die Universität Grenoble, um mich besonders dem Studium der französischen Sprache zu widmen. Während meines achtsemestrigen Aufenthalts in Leipzig besuchte ich Vorlesungen und praktische Übungen der Herren Professoren und Dozenten: Barth, Birch-Hirschfeld, Brandenburg, Brugmann, Doren, Herre, Jungmann, Kötschke, Lamprecht, Monod, Partsch, Planitz, Salomon, Scheu, Seeliger, Sievers, Spranger, Volkelt, Weigand, Wilcken, Wirth, Wundt.

Ihnen allen sei an dieser Stelle gedankt, besonders aber Herrn Geheimrat Professor Dr. Lamprecht für mannigfache Förderung meiner historischen Studien.

END OF
TITLE